العنوان:	أثر الظواهر الطبيعية على النشاط البحري في البحر الأحمر خلال العصرين الفاطمي والأيوبي (358 - 648هـ / 969 - 1250م)
المصدر:	مؤتمر : العرب والبحر عبر عصور التاريخ - حصاد 23
الناشر:	اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة
المؤلف الرئيسي:	مرجونة، إبراهيم محمد علي محمد
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2015
مكان انعقاد المؤتمر:	القاهرة
الهيئة المسؤولة:	اتحاد المؤرخين العرب
الشهر:	ديسمبر
الصفحات:	349 - 392
رقم MD:	1079341
نوع المحتوى:	بحوث المؤتمرات
اللغة:	Arabic
قواعد المعلومات:	HumanIndex
مواضيع:	الدولة الفاطمية، الدولة الأيوبية، البحرية الإسلامية، البحر الأحمر، الظواهر الطبيعية
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/1079341

أثر الظواهر الطبيعية على النشاط البحري في البحر الأحمر خلال العصرين الفاطمي والأيوبي

(٣٥٨-٦٤٨هـ/٩٦٩-١٢٥٠م)

د. إبراهيم محمد على محمد مرجونة
أستاذ التاريخ الإسلامي والحضارة الإسلامية المساعد
كلية الآداب – جامعة دمنهور

مقدمـــــة:

إن البحر الأحمر، وما به من ظواهر طبيعية متنوعة، من أقدم البحار التي عَرِفَت الإنسان ملاحًا يركب البحر، بقصد النشاط البحري، ونشأ بين أمواجه خيرة الملاحين المسلمين، وغيرهم من سكان حوض البحر، وظل البحر الأحمر، حتى القرن التاسع الهجري، أهم طرق التجارة في العالم، وقد تحكمت مصر في مدخل هذا البحر منذ فجر التاريخ، واستفادت من هذا التحكم في فرض نفوذها، السياسي والحضاري، على منطقة الشرق الأدنى، عبر فترات التاريخ المختلفة.

وتكمن إشكالية الدراسة في: محاولة البحث عن إجابات لتساؤلات عدة حول: أثر الظواهر الطبيعية على النشاط البحري في حوض البحر الأحمر، وما هي الآليات والخطط التي اتُّبِعت للتعامل مع هذه الظواهر، وما ترتب عليها من آثار إيجابية وسلبية، من أجل الوقوف على الحقيقة التاريخية، المتسقة المجردة من الهوى، قدر المستطاع، من خلال اتباع المنهج التاريخي بأدواته، ومنها: البنائي والنقدي والتحليلي، وقد قُسم البحث إلي عدة محاور، بما يخدم الفكرة والهدف، ويحقق الوصول إلي النتائج العلمية والتوصيات في نهاية الدراسة.

تمهيـــــد:

لقد اتخذت الدراسة الدولة الفاطمية والأيوبية أنموذجًا، لما لهما من أهميةٍ خاصة؛ فمع قيام الدولة الفاطمية في مصر: حدثت انتعاشة، وإعادة إحياء للنشاط البحري في البحر الأحمر، برغم ما به من ظواهر طبيعية صعبة وقاسية، لأن مصر حلت تدريجيًا محل العراق في المكانة الاقتصادية، وظهرت عيذاب، خلال حكم الفاطميين، كأهم موانئ مصر التجارية على البحر الأحمر، كما برزت القصير، وأصبح البحر الأحمر، منذ قيام الدولة الفاطمية بمصر، ذا أهمية خاصة، باعتباره الطريق البحري الآمن المؤدى إلي الأراضي المقدسة، واعتبر المسلمون هذا البحر، في العصور الوسطى، إسلاميًا، موصدًا في وجه السفن غير الإسلامية[١].

وخلال تلك الحقبة أيضًا: استرجع البحر الأحمر مكانته الملاحية القديمة، واهتمت السلطات الحاكمة بتأمين الملاحة فيه، والمحافظة على سلامة المسافرين فيه، لاسيما حجاج المغرب الإسلامي ومصر، وزادت أهمية البحر الأحمر بعد أن تلاشت أهمية الخليج العربي، وزادت بالتالي أهمية عيذاب والقصير، وخاصةً بعد اندثار القلزم، وتخريب الصليبيين لمدينة الفرما عام (٥٤٥هـ/١١٥٠م)(٢).

وفي العصر الأيوبي: أدرك صلاح الدين وخلفاؤه من بعده أهمية البحر الأحمر؛ لاسيما وأن السيطرة الإسلامية عليه ضعفت؛ خلال توغل الصليبيين في المشرق الإسلامي، وضعفت الدولة الفاطمية حتى أسقطها صلاح الدين دون أن يتناطح عنزان، وفي عام (٥٦٦هـ/١١٧٠م) قام صلاح الدين بانتزاع قلعة أيلة من الصليبيين، وافتتح أخوه تورانشاه اليمن عام (٥٦٩هـ/١١٧٣م)، وبسط نفوذه على الحجاز، وتمكن صلاح الدين بذلك: من تحويل البحر الأحمر إلي بحيرة إسلامية(٣).

وبما أن علم الجغرافيا وثيق الصلة بعلم التاريخ، وأحد علومه المساعدة؛ فقد حاولت الدراسة جاهدة: إعادة قراءة الرواية التاريخية بنظرة تحليلية نقدية، وبمساعدة علم الجغرافيا، ولن يتأتى ذلك إلا بالوقوف على معانى ودلالات المصطلحات والمفاهيم البحثية.

أولا: المفاهيم البحثية:

١ – التعريف اللغوي والاصطلاحي للظواهر الطبيعية:

الظاهرة الطبيعية: حادثة طبيعية قد تؤدى إلي وقوع خسائر بشرية واقتصادية، وهى كل عمل خارج عن إرادة الإنسان: أي ليس له يد في إنجازه أو حدوثه، وتشهد الكرة الأرضية عديدًا من هذه الظواهر(٤)، والظاهرة في الاصطلاح: موضوع ذو وجود خارجي حقيقي بصرف النظر عن علاقته بالذهن(٥)، والمظهر هو: الصورة التي يبدو عليها الشيء(٦).

أما المظاهر الطبيعية: فيمكن تقسيمها – استرشادًا بعلم الجغرافيا الطبيعية – إلي: مظاهر فلكية تتمثل في الأجرام السماوية، من شمس وقمر ونجوم وكواكب وغيرها، كالشهب والنيازك(٧)، فضلًا عن السماء التي تحتضنها، ومظاهر هيدرولوجية (مائية) تتمثل في: الغلاف المائي للأرض Hydrosphere من بحار ومحيطات وأنهار وغيرها(٨)، ومظاهر تتعلق ببيئة اليابسة وتتمثل في: الغلاف الصخري للأرض Lithosphere، أو قشرة الأرض وما عليها من بيئة يابسة تُقسم إلي: جبال، هضاب، سهول، تلال، صحارى(٩).

إذن فالظواهر الطبيعية Natural Hazard هي: الآثار المترتبة على المظاهر الطبيعية السابقة، أي أن المظاهر الطبيعية، بتفاعلها، تنتج عنها الظواهر الطبيعية[١٠]، ويُقصد بالتفاعل في اللغة: تأثير شيئين على بعضهما، فيقال تفاعلا أي: أثر كل منهما على الآخر[١١].

على ضوء ما سبق: يتبين أن الظواهر الطبيعية عبارة عن حوادث طبيعية، ليس للبشر دخل في حدوثها، وتحمل بين طياتها خيرًا وأحيانًا دمارًا، وتحدُث هذه الظواهر ضمن الآثار الطبيعية المترتبة على وجود وتفاعل المظاهر الطبيعية مع بعضها، وكان على الإنسان أن يتعرف على هذه الظواهر، ويحاول جاهدًا تطويعها لخدمته إن أمكن، أو يتعلم القدرة والمهارة على الحد من خطرها؛ وتقليل مساوئها إن وُجدت، ليقي نفسه شر مخاطرها، وبالفعل نجح الإنسان، لفترات غير قليلة، في التعامل مع هذه المظاهر والظواهر الطبيعية، بما يحقق له الأمن والطمأنينة، والمكاسب المتنوعة.

هذا ويمكن تقسيم الظواهر الطبيعية إلي: ظواهر جيولوجية تنشأ من باطن الأرض، كالزلازل ونشاط البراكين، والأمواج التسونامية، والانزلاقات الأرضية، وظواهر هيدرولوجية (مائية) مثل: فيضانات الأنهار وطغيان البحر[١٢]. وظواهر جوية أو ظواهر الطقس والمناخ Phenomena Weather and Climate، وتشمل السُّحب والضباب، والندى والصقيع، وبخار الماء والرطوبة، والمطر والثلج، والرياح والبرَد، ودرجات الحرارة وأشعة الشمس وغيرها[١٣].

ومن الظواهر الطبيعية الأخرى: الجفاف والتصحر، وحرائق الغابات، والأعاصير Hurricanes، والعواصف الرعدية[١٤]، وقد يحدث التغير المناخي Weathering؛ وهو اختلاف في الظروف المناخية المعتادة؛ كالحرارة، وأنماط الرياح، وتساقط الأمطار؛ التي تميز كل منطقة على السطح[١٥].

وقد عرفت معظم هذه الظواهر طريقها للبحر الأحمر؛ مما جعل لها أثرًا كبيرًا في حركة التأريخ السياسي والحضاري للعالم الإسلامي، بشكل عام، وللنشاط البحري خلال حكم الدولة الفاطمية والأيوبية (٣٥٨-٦٤٨هـ/٩٦٩-١٢٥٠م)، بشكل خاص، وستحاول هذه الدراسة وضع تصورٍ موضوعي عن: أثر الظواهر الطبيعية على النشاط البحري في حوض البحر الأحمر، خلال تلك الحقبة الزمنية.

٢- النشاط البحري:

عرف المسلمون البحر منذ فجر الإسلام، وذلك من خلال هجرة فريق منهم إلي الحبشة؛ هربًا من إيذاء قريش وفرارًا بدينهم، فكانت هذه الحادثة من أوائل صلتهم ومعرفتهم بالبحر وركوبه، وعندما وسِعَت جزيرةَ العربِ رسالةُ الإسلامِ، وانطلق أبناء الجزيرة في حمل هذه الرسالة، وغدا ركوب البحر

ضرورة من ضرورات الجهاد في سبيل الله، ونصرة الإسلام، فامتطوا من أجل ذلك ظهور السفن، وصقل الإسلام الشخصية العربية والإسلامية، وزادها مهارة وحنكة وفطنة(١٦).

واشتمل النشاط البحري للمسلمين على: التجارة والملاحة، وركوب البحر؛ للدفاع عن حدود الدولة الإسلامية، وكذلك القيام بالفتوح الإسلامية، وركب العلماء والفقهاء البحر في رحلاتهم، ومن خلال هذا النشاط توثقت العلاقات السلمية مع دول الجوار، فلم يترك المسلمون شأنًا من شؤون البحر إلا واهتموا به؛ حتى تسيد المسلمون البحر، وبقيت السيادة عليه بتعاقب الدول الإسلامية بين قوة وضعف، وبصفة خاصةٍ في فترات العصور الوسطى(١٧).

وقد أدى المسلمون أنشطةً بحريةً عديدةً في مجالاتٍ شتى، تجاريًّا وعسكريًّا، وفي مجال النقل والخدمات، والسياسات الخارجية، والتواصل الثقافي، وهكذا استطاع النشاط البحري العربي الإسلامي أن يبلغ شأنًا عظيمًا؛ خلال سنوات عديدة من الحكم الإسلامي، وذلك لِما كانت تملكه الدولة من مسطحات مائية، وسفن ومراكب لها القدرة على الوصول إلي مناطق بعيدة، فبلغ بذلك النشاط البحري مكانةً مرموقةً بين الأمم(١٨).

٣- حوض البحر الأحمر:

يدور مفهوم حوض البحر الأحمر حول الدول المطلة عليه، فهو يتفرع من المحيط الهندي؛ الذي كان يعرف عند العرب ببحر الهند الأعظم(١٩)، والبحر الحبشي(٢٠)، ذراعان أو شعبتان أو خليجان في مصطلح الجغرافيين العرب، الشرقي منهما هو بحر فارس(٢١) ويسمونه أيضًا بحر عمان وبحر البحرين، وكلاهما بحر واحد على ساحله الشرقي بلاد فارس، وعلى ساحله الغربي بلاد العرب، وعند رأسه بلاد الرافدين وينتهي هذا الخليج إلي الأبلة وعبادان، وهو بوجه عام على شكل مثلث تنتهي إحدى زواياه إلي بلاد الأُبُلَّة(٢٢)، وكانت تُطل على ساحله الشرقي المدن البحرية: سيراف وهرمز، وعلى ساحله الغربي: جرهة، والأحساء، وصيحار، ومسقط، ودبا، وجلفار، وتوام من بلاد عُمان، ودوحة قطر، ومن جزره: خارك، وأوال، وقيس والبحرين، وكاوان. أما الخليج الغربي ويعرف باسم: خليج أَيْلَة، والبحر الشرقي (الواقع شرقيّ مصر)، فيتجه شمالًا في موازاة خليج فارس، وينتهي في أرض مصر بمدينة القلزم غربًا، وتقع على ساحله الشرقي: بلاد اليمن، والحجاز وأيلة، وعلى سيفه الغربي: بلاد الحبشة، والسودان، والعلاقي من أراضي البجة، وبلاد العيذاب والقصير من أرض مصر، في حين يتصل من جهة الجنوب ببلاد سفالة من أرض الزنج، وقيل إن بهذا البحر أكثر من ثلاثمئة جزيرة(٢٣).

يتبين من خلال ما سبق أن: حوض البحر الأحمر ركن أساسي من أركان الحضارة الإسلامية، وأنه بموقعه أثر تأثيرًا مباشرًا في مَجْرَيَات التاريخ السياسي والحضاري للدولة الإسلامية، ووثق الصلات الحضارية بين سائر العالم الإسلامي، وانفتح على العالم الخارجي، فكان همزة وصل في تبادل الحضارات المتنوعة، بجانب دوره السياسي والثقافي، وهو يربط الشرق بالغرب، ومن خلاله تتصل آسيا بأفريقيا.

ثانيا: جغرافية البحر الأحمر وأبرز ظواهره الطبيعية:

يحتل البحر الأحمر الشُقة المائية الضيقة التي تفصل بين آسيا وإفريقية، ويقع في أخدود ممتد من جنوبي سوريا إلي تنجانيقا، ويمتد مسافة طولها: ١٥٠٠ ميل[٢٤]، ويتراوح عرضه بين: ١٩٠ ميلًا عند مصوع، وأربعة عشر ميلًا في منطقة باب المندب، ويصل عمقه في بعض المواضع أكثر من: ٦٠٠ قدم، وأعمق مناطقه تلك الممتدة بين خطي: ٢٠°، ٢٦° شمالًا وتبلغ: ٨٥٢٠ قدمًا، وهذا البحر لا تصب فيه أية أنهار[٢٥].

وعلى ذلك يكون اتساع البحر الأحمر عند شبه جزيرة سيناء حوالي: ٢٧٥كم، بينما يبلغ اتساعه حوالي: ٣٥٠كم فيما بين مصوع وجيزان، ثم يضيق إلي حوالي: ٣٠-٤٠كم عند جنوب مضيق باب المندب، ويصل عمقه في بعض المواقع حوالي: ٤٨٢ مترًا، لكنه يصل إلي: ٣٠٣٩ مترًا في وسطه(٢٦).

وقد سُمي البحر الأحمر بعدة مسميات عبر العصور التاريخية، ووفقًا لموقعه من السواحل أو المدن التي تطل عليه، فسُمي مرة ببحر القلزم، نسبة إلي مدينة القلزم الواقعة عند نهاية خليجه الغربي، ومرة أخرى ببحر أيلة، عند مدينة أيلة، وعُرف أيضًا بالبحر الحجازي، وبحر النعام، وبحر عيذاب، والبحر الفرعوني، وبحر جدة، وبحر اليمن[٢٧]. وفي قول المسعودي: أنه سُمي البحر الأحمر اختصارًا لاسمه القديم: بحر الملك الأحمر، وقد ورد ذلك في أسطورة فارسية تنسب هذا البحر إلي ملك فارسي يدعى: الأحمر، وكان عهده خلال إمبراطورية ميديا[٢٨].

بينما أسماه اليونانيون والرومان : البحر الأريتيري Erythraean، بفضل لون مياهه الحمراء؛ بعد انعكاس أشعة الشمس عليها، أو بسبب جباله التي أصبحت حمراء بفضل الشمس الحارقة، ولابد أن نعرف أن تسمية البحر الأريتيري لم يكن مقصودًا بها البحر الأحمر الحالي فقط؛ بل أيضًا المنطقة البحرية شمالي المحيط الهندي، وجنوبي شبه الجزيرة العربية، بالإضافة إلي الخليج الفارسي(٢٩).

وعُرف هذا البحر أيضًا باسم: البحر الحبشي[٣٠]، وبحر موسى، وبحر المندم، وبحر عدن[٣١]، وبحر الزيلع[٣٢] وبحر الأهواب[٣٣]، وذلك عند ساحل مدينة زبيد، وتُعزى تسميته بالأحمر إلي لون الشعاب المرجانية الحمراء التي تكثر به[٣٤].

وهكذا، فقد تعددت تسميات البحر الأحمر، خلال الفترات التاريخية المتعاقبة، منذ التاريخ القديم، مرورًا بالتاريخ الوسيط، وحتى استقرت التسمية مع نهاية العصور الوسطى باسم: البحر الأحمر، وهذا كله يعكس أهمية البحر الأحمر، وتنافس وتناحر قوى متعددة عليه عبر عصور التاريخ؛ بهدف السيطرة عليه؛ لأن موقعه الجغرافي المتميز زاد من عِظَم شأنه، وصار من أهم المعابر المائية، ولعب دورًا سياسيًّا وحضاريًّا مهمًّا، وساهم بقدرٍ كبيرٍ في صناعة الأحداث، وتحقيق الانتصارات.

أما بالنسبة للظواهر الطبيعية: فقد حصل البحر الأحمر على نصيب وافر منها، فتتسم سواحله وخليجاه الشماليان بكثرة الشعاب والشطوط المرجانية، وكذلك الصخور الناتئة التي تعترض مسيرة السفن، وتتسبب في غرقها، بالإضافة إلي الأخطار المترتبة على التقاء الرياح، ولا سيما في منطقة تاران الواقعة بين القلزم وأيلة، هذا بجانب الدوامات العنيفة، والعواصف العاتية التي تُغرق وتحطم كثيرًا من السفن(٣٥).

ويقع في البحر الأحمر مد وجزر، يتغير من منطقة إلي أخرى، فهو يصل إلي حوالي سبعة أقدام عند السويس، بينما يصل إلي قدمين جنوبي خليج السويس–، وهذا المد والجزر غير منتظم في مناطق كثيرة في هذا البحر(٣٦).

وهناك أيضًا تغير في منسوب المياه يبلغ: قدمين أو ثلاثة أقدام، إذ تهب عليه عند طرفه الشمالي في الفترة ما بين شهري ديسمبر ومارس رياح جنوبية قوية، ترفع من منسوب المياه، بينما تهب في الفترة ما بين شهري يوليو وسبتمبر رياح تجعل منسوب المياه أقل من مستوى الشتاء بثلاثة أقدام تقريبًا(٣٧).

وتهب على البحر الأحمر رياح موسمية دائمة، تكون شمالية شرقية في فصل الصيف، وتتجه إلي الجنوب الغربي، وفي فصل الشتاء تهب من الجنوب الغربي إلي الشمال الشرقي، وكانت الملاحة في البحر الأحمر تعتمد، في الجزء الجنوبي منه، طوال فصل الصيف على هذه الرياح، التي تدفع السفن إلي باب المندب، ومن هناك تدفعها الرياح الموسمية الغربية إلي الهند، أما العودة إلي السويس فتكون في فصل الشتاء، في الفترة ما بين شهري ديسمبر وفبراير، وهكذا نجد أن نظام هبوب الرياح في هذا البحر يجعل الملاحة من الشمال إلي الجنوب، في فصل الصيف فقط، ومن الجنوب إلي الشمال في فصل الشتاء(٣٨).

وقد علَّمت هذه الأحوال البحارةَ والملاحين والتجار والمسافرين من البحر المتوسط إلي الشرق، عبر البحر الأحمر– أن أحسن شهور السنة للإبحار فيه هما شهري: أبريل ويونيو وأحسن وقت للعودة منه هما شهري: يناير وفبراير(٣٩).

لم تكن المخاطر الموجودة في ذلك البحر هينة؛ بل كانت تهدد التجار والمسافرين، وكل من رغب في ركوب هذا البحر، فكان لزامًا على من يتجرأ وتحدثه نفسه بعبور هذا البحر، أن يتبع ملاحين وبحارة لديهم دراية بعلوم البحر وفنونه، وصعوبة ظواهره، وكيفية التعامل مع هذه الظواهر، حتى يستطيع أن ينجو بحياته وماله وتجارته وعلمه، ويصل إلي مقصده الذي خرج من أجله.

وكانت للبحر الأحمر سمعة غير طيبة عند ملاحي العصور الوسطى؛ نظرًا للمخاطر التي كانت تكتنفه، والتي تعترض الملاحة عبره، حتى إن الملاحين العرب الشجعان، لم يكونوا يخافون من المحيط الهندي؛ قدر خوفهم من البحر الأحمر، وكانت رحلاتهم لا تتحرك حتى تأخذ جميع الاحتياطات اللازمة، ولو لزم الأمر البقاء وعدم الإقلاع لعدة أشهر[٤٠].

ويشير ابن حوقل إلي: وجود جبال كثيرة في البحر الأحمر قد علاها الماء، وبرغم معرفة طرق السفن بها؛ إلا أن ربابنة السفن لابد لهم من أن يتخللوا هذه الطرق نهارًا، ولا يمكنهم أن يسلكوها ليلًا، رغم صفاء مياه البحر الأحمر؛ لأنه لا ينجو منها إلا من سلمه الله[٤١].

ومن الظواهر الطبيعية الموجودة في البحر الأحمر أيضًا: ارتفاع درجات الحرارة، والصخور، والأعماق الضحلة، وصفاء المياه، وارتفاع نسبة الملوحة؛ لذا كانت الملاحة والدوامات، وتغير منسوب المياه صعبة جدًا، في فترات غير قليلة؛ بسبب هبوب الرياح الشمالية على الساحل الحجازي جنوبًا طوال العام؛ مما اضطر عرب الجزيرة العربية إلي: اتخاذ طرق برية للقوافل محانية للساحل الحجازي، تجنبًا لمواجهة أهوال البحر الأحمر[٤٢].

ثالثًا: أثر الظواهر الطبيعية على النشاط البحري خلال العصر الفاطمي والأيوبي:

١ - صناعة السفن:

استفاد الفاطميون في مصر (٣٥٩-٥٦٧هـ/٩٦٩-١١٧١م) من ولاء بلاد الحجاز السياسي لهم في دعم خلافتهم، وإعلاء شأنهم أمام منافسيهم العباسيين أصحاب السيادة على الحرمين، كذلك في تأمين مصالحهم التجارية في البحر الأحمر، كما استفادوا أيضًا من ولاء بلاد اليمن السياسي والمذهبي لهم في تأمين تجارتهم في هذا البحر، وتدعيم علاقتهم التجارية مع اليمن، مما استلزم: فرض سيادتهم على البحر الأحمر؛ حتى يتسنى لهم السيطرة على بلاد الحجاز، وتدعيم خلافتهم في صراعها مع الخلافة العباسية[٤٣].

ولما كان البحر الأحمر ممتلئًا بالظواهر الطبيعية، والتي منها: الشعاب المرجانية، والحافات الانكسارية الوعرة، والجبال والرؤوس، وغيرها من الظواهر الأخرى، كان لزامًا على من يرغب في

فرض سطوته على البحر، أن يحسن صناعة السفن بما يتناسب مع طبيعة هذه الظواهر؛ لأن السفن والمراكب أحد أضلاع النشاط البحري، المتمثل في: التجارة والرحلات، والعلاقات الخارجية لدول حوض البحر، سلمية كانت أم حربية، ولكونها وسيلة النقل المائية.

والسفن في اللغة تعني: القشر فسَفَنَ الشيء سَفْنًا: قشَّره، وسُميت السفينة لأنها: تَسْفِن وجه الماء تُقَشِّرُه، وقيل لها سفينة لأنها: تَسْفِن الرمل إذا قل الماء، ويكون مأخوذًا من السَّفْنِ وهو: الفأس العظيمة التي ينحت بها النجار، وقيل سُميت السفينة سفينة لأنها: تَسْفِنُ على وجه الأرض، أي: تلزق بها[٤٤]، وكذلك سُميت السفينة فُلْكًا، حيث تُذَكَّرُ وتُؤنث وتقع على الواحد والاثنين والجمع[٤٥].

أما في القرآن الكريم: فقد جاء للسفن عدة أسماء كلها تدل على معنى واحد، إذ ذكرت بلفظة "سفينة" في أربعة مواضع[٤٦]، وجاءت بلفظة "الفلك" في ثلاثة وعشرين موضعًا[٤٧]، ولفظة "الجوار" جاءت في ثلاثة مواضع[٤٨]، وفي لفظة "الجارية" إفرادًا وجمعًا في موضعين[٤٩]، وذكرت ب " ذَاتِ أَلْوَاحٍ وَدُسُرٍ" مرة واحدة[٥٠] والدُسُر تعنى المسامير[٥١]، وهى المسامير الخشبية[٥٢].

وقد حدثت حالة ركود أصابت البحر الأحمر، وكذلك صناعة السفن الخاصة بالملاحة والتجارة فيه، ومردود هذا التراجع يعود إلي حرص العباسيين، منذ أن أقاموا خلافتهم في بلاد العراق عام (١٣٢هـ/٧٤٩م)، على أن يجعلوا هذه البلاد مركز الثقل السياسي والحضاري في الدولة الإسلامية، ولتحقيق ذلك: كان عليهم أن يحولوا طريق تجارة البحر الأحمر، والبلاد المطلة عليه، إلي الخليج العربي وبلاد العراق[٥٣].

ونجح العباسيون، في عصر خلافتهم الأول (١٣٢-٢٣٢هـ/٧٤٩-٨٤٥م)، في تحقيق هذه السياسة، وفقد طريق البحر الأحمر نشاطه، وأصبح دوره التجاري ثانويًّا، وتراجعت صناعة السفن الخاصة بالملاحة فيه، وانتقل هذا النشاط تدريجيًّا إلي الخليج العربي، وازدهرت الموانئ التي تقع عليه، ومن ثم حلت موانئ هذا الخليج وهى: سيراف والبصرة والأبلة، محل ميناءي: الفرما والقلزم؛ في استقبال سفن الشرق الأقصى، واقتصر العمل في مياه البحر الأحمر على عدد يسير من السفن الصغيرة، عُرفت بسفن القلزم، وكانت تقوم بنقل بضائع الشرق من عدن إلي مصر[٥٤].

ومما يعكس لنا حالة الركود التي أصابت الملاحة والنشاط البحري في البحر الأحمر، في ذلك الوقت: الوصف الذي وصف به هذا البحر البحار العربي الشهير: "أبو زيد السيرافي" فقد قال عنه: "إنه بحر مظلم كريه الروايح، لا خير في بطنه، ولا في ظهره"، وقد عاش هذا البحار في النصف الثاني من القرن الثالث الهجري، ومات في النصف الأول من القرن الرابع الهجري[٥٥].

ثم عادت للبحر الأحمر أهميته الأولى، في أواخر القرن الثالث الهجري وأوائل القرن الرابع الهجري، ووصلت إلي حد الازدهار خلال العصر الفاطمي؛ حتى صار البحر الأحمر من أهم موارد الدخل في البلاد، وعنى به الفاطميون عناية خاصة، واستخدموه سياسيًّا ودينيًّا وحضاريًّا؛ لتنفيذ خططهم وأهدافهم، ونجحوا في ذلك إلي حد كبير، وصار البحر الأحمر تابعًا تبعية كاملة لسيطرة وقبضة الدولة الفاطمية، وراجت تجارته وعم الرخاء[٥٦].

وقد أولى خلفاء الدولة الفاطمية صناعة السفن، التي تُبحر في البحر الأحمر، جُلَّ اهتمامهم، وأنشأوا لها ديوانًا خاصًا، عرف بديوان الجهاد، أو ديوان العمائر، أو ديوان الأسطول، ولم تقتصر الدواوين على فترة الدولة الفاطمية؛ بل عرفها العرب مع بداية الدولة الإسلامية، وامتلاكهم لأساطيل بحرية. وسارت الدولة الأيوبية؛ التي بدأت في الظهور منذ عام (٥٦٥-٦٤٨هـ/١١٦٩-١٢٥٠م)، على نفس النهج في الاهتمام بالسفن، وفرض السيطرة على البحر الأحمر، وتميزت بامتلاكها السفن التي عرفت بالشواني وهي: مركب ضخم كالقلعة، مزودة بالأبراج والقلاع، وصهاريج المياه، وأهراء القمح، وبها مئة وأربعون مجدافًا[٥٧].

وتفاديًا للظواهر الطبيعية الصعبة والقاسية، والتي تحمل بين طياتها كثيرًا من المخاطر؛ جاءت صناعة السفن بشكل يتناسب مع هذه الطبيعة ذات الظواهر المتعددة. ومنذ ركوب العرب البحر الأحمر، وهم يخافونه، ويعدوا العدة جيدًا لركوبه؛ لا سيما خلال عصري الدولة الفاطمية والدولة الأيوبية، صاحبتي السيادة السياسية والعسكرية والحضارية على البحر الأحمر[٥٨].

كانت صناعة السفن تتم بحرز الألياف وشدها دون استخدام المسامير، ويبدأ بوضع الهراب وهو: اللوح الطولي الرئيس الذي يمثل قعر السفينة على الأرض، ومن ثم تُربط إليه الألواح الخشبية الأفقية، بخيوط الليف، بعد أن تثقب هذه الألواح بكل عناية بمثقاب حديدي قرب حوافها، وكانت تربط بعضها إلي بعض بواسطة الحبال المفتولة، التي تصنع من قشور جوز الهند الخارجية، بعد نقعها في مياه البحر، لا في المياه العذبة، ومن ثم يتم فتلها[٥٩]، وهذه الطريقة تجعل السفن تسير بسرعة، وتتجنب الكسر والعطب إذا ما اصطدمت بصخور البحر الأحمر، فضلًا عن سهولة إصلاحها إذا ما انقطعت الحبال، أو تعرضت للخلل[٦٠].

يتبين مما سبق: مدى مهارة صانعي السفن من العرب والمسلمين؛ ولا سيما خلال العصرين الفاطمي والأيوبي، حيث استطاعوا، بمهارة عالية، أن يتغلبوا على مظهر من المظاهر الطبيعية المنتشرة في البحر الأحمر، وهو الجبال والصخور، من خلال تجميع السفينة وربطها بالحبال المفتولة،

وهذه الحبال تعطى السفينة ديمومةً وتجعلها أكثر مرونة، وتنجو من الكسر والعطب في حالة الاصطدام بالصخور والجبال، وتمكنها أيضًا من السير بسرعة، وفي ذلك دلالة على قدرة الإنسان على التعايش مع قسوة الظروف والظواهر الطبيعية. ولم يتوقف الأمر عند حد التعايش؛ بل استطاع أن يذلل الصعاب لخدمته، وتحقيق أهدافه، والحصول على أكبر قدر ممكن من المكاسب؛ حتى صار معظم ملاحي العصور الوسطى من العرب والمسلمين الشجعان.

وكان استخدام الألياف كحبال لشد أجزاء السفينة، سمة مميزة لمثل هذه الصناعة، بدلًا من استخدام المسامير المعرضة للتآكل والتلف[٦١]، ولذلك يشير ابن بطوطة إلي: أهمية الحبال في صناعة المراكب بقوله: "وبهذه الحبال تُخاط مراكب الهند واليمن ...... فإن كان المركب مسمرًا بمسامير حديد، صدم الحجارة فانكسر، وإذا كان مخيطًا بالحبال أعطى الرطوبة اللازمة، فلم ينكسر"[٦٢].

ويعلل المسعودي عدم استعمال المسامير في بناء السفن، التي تسير في مياه البحر الأحمر؛ للخوف من أن تأكلها مياه البحر[٦٣]، وإن أورد البعض أن السبب في ذلك هو: الخوف من جبال المغناطيس، الموجودة في البحر، من جذب السفن وإعاقتها عن الحركة، والتسبب في تحطيمها وتدميرها، وقيل: إنه تبين بعد ذلك أنها ليست جبال المغناطيس؛ بل هي الشعاب المرجانية، ولكن جَهِل البحارة بها في بداية أمرهم ولم يعلموها[٦٤].

وكان لابد من وقاية السفن بسد الشقوق فيها؛ لمنع دخول الماء إليها من بين الألواح الخشبية، وحماية أخشابها من السوس، ومن ملوحة الماء؛ لذا يستخدم زيت الحوت، أو زيت السمك، أو زيت جوز الهند لسد هذه الشقوق، وهذا ما اشتهرت به اليمن، ومنطقة الخليج العربي والمحيط الهندي، ومراكب ميناء البصرة، إذ كانت تلون باللون الأبيض، وتُطلى بالزيت[٦٥].

وقد نجح الملاحون والبحارة، والقائمون على صناعة السفن، إلي حد كبير في التغلب على الظواهر الطبيعية في البحر الأحمر، وضبطوا صنعتهم بحيث تتواءم مع هذه الظواهر وتقاومها، ويطوع لهم البحر، ويسهل ركوبه، برغم مخاطره، فتجنبوا وضع المسامير في السفن لأنها معرضة للتآكل والتلف، أما الخيط المفتول المصنع من قشور جوز الهند؛ فإنه يقوى مع رطوبة الماء، ويتحمل الصدامات والإعاقة التي تسببها الشعاب المرجانية والصخور، واستكمالًا لعبقرية الصناع والبحارة، التي لم يكن لها حدود في مواجهة مخاطر الظواهر الطبيعية، فقد قاموا بعمل دهانات للسفن والمراكب، وسد الثقوب لحماية السفن من الغرق، وحماية الخشب من التسوس، ومن زيادة الملوحة الموجودة بمياه البحر الأحمر.

ومن أشهر أنواع السفن التي صنعت خصيصًا للبحر الأحمر: سفنٌ عديدة استخدمها المسلمون لنقل سلعهم وبضائعهم ومسافريهم عبر المسطحات المائية، وكانت هناك السفن الحربية التي تكون منها الأسطول، فاختلفت الأنواع والأحجام، وطريقة الصنع، وأبرز هذه الأنواع:

أ. الجلاب: ومفردها جلبة، وهى نوع من السفن التي تبحر في المحيط الهندي، والبحر الأحمر، "والجلاب والتي يعرفونها في البحر الفرعوني (الأحمر)، ملفقة الإنشاء، لا يستعمل فيها مسمار البتة، وإنما مخيطة بأمراس من القنبار، وهى قشور النارجيل، يدرسونه إلي أن يتخيط، ويفتلون منه أمراسًا يخيطون منها المراكب، ويخللونها بدسر من عيدان النخيل، فإذا فرغوا من إنشاء الجلبة على هذه الصفة، سقوها بالسمن، أو بدهن الخروع، أو بدهن القرش وهو أحسنها"(٦٦)، والغاية من الدهان: أن يلين عود السفينة ويربط؛ لكثرة الشعاب المرجانية المعترضة في هذا البحر، ولذلك لا يعرفون فيه المركب المسماري(٦٧)"، وكما تبين من قبل أهمية هذا النوع من السفن، حتى يستطيع مقاومة الظواهر الطبيعية داخل البحر الأحمر، ومنها الشعاب المرجانية.

ب. وهناك أنواع أخرى من السفن التجارية الكبيرة؛ التي تبحر في الخليج العربي والمحيط الهندي والبحر الأحمر منها: البوصي، الجازي، النقيرة، الصندوق(٦٨)، الزوم والسنابيك(٦٩) التي تمتاز بشراعها العربي المثلث، ولها صارية واحدة مصنوعة من الخشب(٧٠).

ولا شك أن الفاطميين، ومن بعدهم الأيوبيين، كانوا على علم ودراية بالبحر، وما به من أخطار وأهوال، فزودوا هذه السفن بإدارة محترفة من ملاحين، ونواخذة وهم أرباب المراكب، ومفردها الناخذة، وهو سيد السفينة(٧١)، فضلًا عن تزويدها بالجدافين والمصلحين(٧٢)، وأخيرًا ضموا إليها أيضًا: الدليل العارف بمسالك البحر، والذي كان يسمى ماقنا(٧٣).

ولعل الربابنة لم يعتمدوا على خبرتهم في الملاحة فقط، وذلك لأن البحار والمحيطات ممتدة امتدادًا لا تدركه الأبصار، فكان لا بد لهم من التزود ببعض الأدوات المساعدة على ادراك الموضع والاتجاه، وبالتالي تحديد أفضل موعد للانطلاق، وحملوا الإسطرلاب وهو: قرص معدني مقسم إلي ٣٦٠ درجة، يعرف بميزان الشمس، ومن استعمالاته قياس ارتفاع الشمس والنجوم والكواكب فوق ميزان الأفق على البر والبحر، ومعرفة خطوط الطول والعرض، وحمل البحارة والملاحون أيضًا بوصلات لتوجيه السفن، وآلات للرصد، وخارطات بحرية، واستخدم البحارة الحمام الزاجل؛ للتعرف على الطرق، ومعرفة إن كانت آمنة قبل القيام بالسفر(٧٤).

كما كان الربابنة يحملون معهم كتابًا يتضمن إرشادات ملاحية، يستخدمونه في الرحلات البحرية، يذكره المقدسي بقوله: "ورأيت معهم دفاتر في ذلك يتدارسونها، ويعولون عليها، ويعملون بما فيها"(٧٥)، وهذه الدفاتر تضم جداول فلكية، ومعلومات عن الرياح، السواحل، المد والجزر، ويطلقون عليها اسم الرهماني، وكانت هذه الدفاتر تجعلهم يتقون شر المخاطر الطبيعية التي امتلأ البحر الأحمر بها(٧٦).

هذا وقد عرفت الدولة الأيوبية نوعًا إضافيًا من السفن الحربية الكبيرة، تسير بالشراع والمجاديف، تُسمى جلاسة، وعرفوا أيضًا الشيني، وكانت شائعة الاستعمال في البحر المتوسط، واستخدمها الأيوبيون في البحر الأحمر(٧٧)، وذكرها المقريزي عند حديثه عن حوادث الحملة الصليبية الخامسة (٦١٥هـ/١٢١٨م)، فقال: "فحاربوا (المسلمون) الفرنج، وأخذوا منهم ست شواني وجلاسة وبطسة، وأسروا من الفرنج ألفين ومائتين ....."(٧٨).

وقد ظهرت المهارة الفائقة؛ حيث كان يتم إصلاح ما قد يتلف من أجزاء المراكب أثناء إبحارها في البحر الأحمر والمحيط الهندي – من قبل الغطاسين، الذين عني كل من: الدولة الفاطمية والدولة الأيوبية؛ بأهمية وضرورة تواجدهم على المراكب والسفن المبحرة في البحر الأحمر، حتى قيل: إنهم أعلنوا أنه: لا إبحار بلا غطاسين(٧٩)، فيقول النويري: "... ثم من عاداتهم أن يكون في المراكب أربعة غطاسين، ليس لهم شغل إلا إذا زاد الماء في المركب، يتدهنون بالشيرج، ويسدون مناخرهم بالشمع، وينزلون البحر، والمركب مقلع بالقلوع يجرى، ومع كل واحد منهم خطافان، وبينهما حبل رقيق، فيطرح في خشب المركب، وينتقل تحت الماء قليلًا مثل الحوت حول المركب، ويتجسس بأذنه، فحيثما سمع خرير الماء سده بالشمع، لأنها تكون ثقبًا مسدودة بالجريد المشدود بحبل ليف النارجيل، فأمره خفيف، فيسد في نهاره العشرين والثلاثين ثقبًا، ويطلع الغطاس لا يصعب عليه شيء من ذلك: سواء كان الريح، أو السكن، وهذا من أعجب الأشياء"(٨٠).

استخدم البحارة المسلمون طرقاً عديدة وخبرات ملاحية غير قليلة، حتى يتسنى لهم التغلب على المخاطر والظواهر الطبيعية؛ التي قد تعيق نشاطهم البحري في البحر الأحمر، وظهر ذلك جليًا في اتباع إجراءات عديدة؛ بدأت بتصنيع السفن والمراكب، وإعداد فريق الإبحار بما يتناسب مع خطورة وأهمية الأمر، وخلال عصر الدولة الفاطمية والدولة الأيوبية: كانت لدى الطرفين رغبة ملحة في تحقيق السيادة على البحر الأحمر سياسيًا وحضاريًا، وإعادة بريقه المفقود، خلال فترات غير قليلة، من حكم الخلافة العباسية، ونجحوا إلي حد كبير في تحقيق أهدافهم، وظهر حسن إدارة الشؤون البحرية؛ بل امتلكوا إدارة محترفة من ملاحين، وأرباب مراكب، وآلات مساعدة.

ومما لا شك فيه: أن هذه الخبرات والمبتكرات، وما صحبها من حسن إدارة ورعاية، من قبل الفاطميين والأيوبيين؛ قد تركت بصماتها في تقدم فن الملاحة عند العرب والمسلمين، لا سيما خلال تلك الحقبة الزمنية، وسارت السفن في البحار، ليلًا ونهارًا، بكل سهولة ويُسر، فاقتحم العرب البحر الأحمر، وخاضوا صعابه، وذللوا بأساطيلهم معوقاته.

٢- أثر الظواهر الطبيعية على النشاط التجاري خلال عصري الفاطميين والأيوبيين:

إن التجار والبحارة المسلمين كانوا على دراية كاملة بطبيعة البحر الأحمر، وكانت لهم فيه تجارب كثيرة، ودلائل وعلامات يرثها الابن عن أبيه قولًا وعملًا[٨١]، ولما كان هذا البحر بداخله معوقات طبيعية كثيرة تعترض طريق الملاحة وتهدد حياة الملاحين، تتمثل في: الشعاب المرجانية الكثيرة التي تملأ سواحله، والصخور الناتئة المتعددة التي تنتشر في أنحائه، كذلك لوجود دوامات مخيفة في مناطق متفرقة منه، فضلًا عن العواصف التي تهب عليه، وكانت أشد مناطقه خطورة، تلك التي تمتد ستة أميال عند مدخل خليجي: السويس والعقبة، والمعروفة باسم (تاران)، وذلك بسبب التقاء الرياح التي تهب من ناحية الخليجين فيها[٨٢]، لذا تجهز البحارة والملاحون قبل ركوبه.

وخلال العصر الفاطمي، تورد وثائق الجنيزة: أنه على الرغم من مخاطر التجارة في البحر الأحمر؛ فقد ظلت قوافل السفن التجارية تواصل رحلاتها إلي الهند في أعداد هائلة؛ لأن الخوف من مخاطر هذا البحر لم تحُل دون الرغبة في تحقيق المكاسب الهائلة من وراء هذه الرحلات التجارية، وحملت خطابات ورسائل التجار عبارات تدل على الحنين إلي الوطن، والخوف من مخاطر البحر الأحمر، وتحدثت الرسائل أيضًا عن الهدايا المتنوعة، ومن خلالها يتبين أن التجار لم يكونوا يصطحبون معهم زوجاتهم في رحلاتهم التجارية إلي الهند؛ لما يصحب هذه الرحلة من مخاطر وأهوال، وكان التجار يتغيبون لسنوات، مما ترتب عليه آثارٌ اجتماعية تمثلت في: زواج التجار من نساء يمنيات وهنديات[٨٣].

والرسائل التي أوردتها وثائق الجنيزة تعطي صورة طيبة عن الحالة الاجتماعية لهؤلاء التجار، عبر أعالي البحار، وتوضح لنا طريقة التعامل فيما بينهم، وأيضًا نظام المشاركة فيما بينهم، وتفيد أيضًا بأن التاجر كان يقوم وهو في طريق عودته من رحلته التجارية بتقديم تقرير عن رحلته، ويقوم بتسجيله عند القاضي، كذلك يقوم بكتابة تقرير في حالة غرق السفينة، وضياع ما فيها في أقرب محكمة تنتهى إليها رحلته، وفي هذا التقرير عليه أن يورد نوع البضاعة المفقودة، وعددها، وأسعارها[٨٤].

وعلى الرغم من أن السفن التجارية، في العصر الفاطمي، كانت تبدأ رحلتها في البحر الأحمر في مجموعات، وفي مواسم معينة، وحسب ظروف الطقس والمناخ، وحركة الرياح؛ إلا أن هناك من التجار من كان يخاطر بالخروج بسفينته منفردًا، متاجرًا لحسابه الخاص، أو لحساب غيره.

ولأن ما اعتاد عليه التجار بالخروج في مجموعات متقاربة من بعضها، خوفًا من خطر التجرم (القرصنة) الماثل في مياه البحر الأحمر، هذا بجانب تعرض بعض السفن للتحطم، وفقدان البضائع عند الاصطدام في الصخور والجبال، لذلك احتاج التجار إلي قيادة واعية، وتحققت هذه القيادة في شخصية شيخ التجار (شاهبندر التجار)، تلك الشخصية التي بيدها تنظيم تجارة الهند، وتنظيم الرحلات التجارية عبر البحر الأحمر، وكانت هناك روح من التعاون التام، وتقديم كل وسائل المساعدة بين جميع من اشتغل بالتجارة في البحر الأحمر، وإن اختلفت دياناتهم ومعتقداتهم[٨٥].

يُفهم مما سبق: أن قسوة وخطورة الظواهر الطبيعية وحدت التجار، وأوجدت بينهم روح التسامح والتعاون، فحدث توحد وتقارب، واتضح الهدف، وفي ذلك دلالة على الوعي والفهم، وحسن الإدراك لأن الشدائد يجب أن توحد الصف، وتجمع القلوب، وتُظهر السماحة، حتى تتحقق المكاسب الهائلة؛ سواء كانت مادية أو معنوية، وتذوب الفوارق، وتتوحد الديانات، ويعلو ويسمو الهدف.

ومن أشهر أنواع التجارة، خلال العصر الفاطمي، تجارة الكارم: وتُنسب إلي الكارمية، وهم فئة من التجار اشتغلوا باحتكار تجارة الهند والشرق الأقصى في التوابل، وغيرها من السلع الأخرى، وكان مركز نشاطهم في المحيط الهندي[٨٦]، وخلال الرحلات التجارية كانت بعض السفن تسير رأسًا إلي الشاطئ الإفريقي دون أن تمر بعدن؛ بسبب حالة البحر، وعند وصول تجارة الكارم إلي عيذاب: نقرأ خطابًا أُرسل عام (٥٣٥هـ/١١٤٠م) من القاهرة إلي عيذاب، ترد فيه عبارة (وجميع من خرج من أصحابنا في الكارم بأتم السلام)[٨٧].

وفي قراءة تحليلية لما ورد سابقًا: يتضح أن السفن كانت ترسو اضطرارًا في أحد الموانئ، أو تُكمل رحلتها دون توقف، وذلك تبعًا لحالة البحر (مثل الهبوط الاضطراري للطيران في عصرنا الحالي)، وهذا يؤكد على حسن دراية الملاحين وأصحاب السلطة السياسية آنذاك، حيث سمحت القوانين البحرية بمثل هذه الأمور؛ لتفادى الأزمات والكوارث، في حالات تقلب الظواهر الطبيعية، من رياح ومناخ وطقس وأخطار عدة، واللافت للنظر أن الخطاب يحمل بين طياته عبارة: أصحابنا بأتم السلام، وهذا يعكس مدى صعوبة الرحلة، وأن الموت يلاحق الملاحين فيها في أحيان كثيرة، ويحصد بعض الأرواح.

وفي حوالي عام (٥٤٠هـ/١١٤٥م)، كتب التاجر العدني "يوسف بن إبراهيم" خطابًا يبدى فيه ألمه وحزنه على غرق صديقه "أبي عمران بن نفيع"، الذي غرق في مياه البحر الأحمر مع سفينته؛ بسبب طغيان البحر، والظواهر الجوية، والعواصف الرعدية، وفي نهاية خطابه: يتمنى وصول بقية التجار سالمين[٨٨].

لقد كانت سفن الكارمية ترسو في ميناء عدن، وهى في طريقها إلي الهند، وكانت أحيانًا تمر مرورًا عابرًا، وكان ذلك يتوقف على حالة البحر والرياح، أو الظروف السياسية كما تبين سابقًا[٨٩]، وكان ميناء عدن أهم الموانئ ما بين المحيط الهندي والبحر الأحمر، في العصرين الفاطمي والأيوبي[٩٠]، وكانت عدن في ذلك الوقت من أكبر مراكز التجارة والنقل في العالم، فمنها كانت السفن تنقل البضائع، عبر البحر الأحمر، إلي الساحل الغربي على الشاطئ المصري، حيث يوجد ميناء عيذاب، وكان هذا الميناء ملتقى ومحط التجار الكارمية، وكانوا يفضلون الرسو به؛ بسبب سهولة الدخول فيه والخروج منه، وظهر ميناء القصير القريب من مدينة قوص، التي احتلت المرتبة التالية في الأهمية بعد القاهرة في العصر الفاطمي؛ ذلك لأنها، بفضل تجارة الشرق، أصبحت أهم مراكز مصر التجارية في ذلك العهد[٩١]، ونالت هذه الموانئ أهميتها؛ لقلة تعرض السفن فيها للأخطار الناتجة عن الظواهر الطبيعية، فمن أصعب الأخطار التي كانت تتعرض لها السفن في البحر الأحمر لحظة دخولها وخروجها من الميناء. تعرضها للاصطدام بالصخور والجبال المجاورة للشاطئ، وقد تنفلق نصفين ويغرق معظم ما بها[٩٢].

وقد اجتمع لأبى العباس الحجازي، وهو ممن أقاموا بأرض الصين والهند أربعين سنة، وكان الناس يتحدثون عنه بالعجائب، وعاصر وزارة "الأفضل بن بدر الجمالي" (٤٨٧-٥١٥هـ/١٠٩٤-١١٢١م)، وأهداه ذخائر من بلاد الصين، فخرجت له عشرة سفن للتجارة في بحر القلزم (الأحمر)، فلم تنج له سوى سفينة واحدة[٩٣].

وحلت الدولة الأيوبية محل الدولة الفاطمية، بداية من عام (٥٦٥-٦٤٨هـ/١١٦٩-١٢٥٠م)، وواجه الأيوبيون، وهم يشرعون في تثبيت حكمهم، المصاعب الاقتصادية والمالية التي نجمت عن اضطراب الأحوال في مصر، أواخر عصر الفاطميين، وبسبب الحروب الصليبية، وحركة المقاطعة الأوروبية لتجارة المرور بين الشرق والغرب، عبر الأراضي المصرية. وكان لجهود صلاح الدين، (٥٦٤-٥٨٩هـ/١١٦٩-١١٩٣م)، وخلفائه من بعده أثر كبير في جذب التجار إلي الموانئ المصرية، حيث نجح في توقيع معاهدة سلام، عام (٥٧٧هـ/١١٨١م)، مع الإمبراطور البيزنطي أليكسيوس الثاني[٩٤].

وقد أصبح الاهتمام بسلامة التجار في البحر الأحمر، من الأخطار الطبيعية والبشرية، تقليدًا متبعًا في العصر الأيوبي، فقد بذل صلاح الدين وخلفاؤه من بني أيوب، وكذلك ولده "الناصر محمد" جهودًا ضخمة لتفادى المخاطر الطبيعية والبشرية، واجتذاب التجار إلي مصر، وتشجيعهم على التجارة[٩٥]، وقد تمكن الأيوبيون من السيطرة على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وتجارته، بعد حملة "سيف الإسلام طغتكين" على اليمن عام (٥٧٨هـ/١١٨٢م)[٩٦].

ونظرًا للمخاطر الناتجة عن الظواهر الطبيعية؛ التي كانت تعترض الملاحة عبر البحر الأحمر، انتهج البحارة والملاحون نفس السياسات التي كانت متبعة في العصر الفاطمي، فخلال العصر الأيوبي كانت مواعيد السفر مرتبطة بمواسم الرياح[٩٧].

وقد رتب السلطان "الكامل محمد" (٦١٥-٦٣٥هـ/١٢١٨-١٢٣٨م)، خفراء في الطرق التجارية البرية، وتعقب المتجرمة في البحر الأحمر، فرصدوا سفنًا من أسطولهم لهذه الغاية، مثلما فعل الفاطميون، ولكن تعرضت رحلة لتجار الكارم، خلال عهده، لخطر طبيعي، تمثل في التيارات البحرية المنبثقة من الأعماق، ومن الملاحظات الطريفة: أن البحارة والملاحين ربطوا بين كثرة الأسماك على سطح الماء وتلك التيارات، وعللوا ذلك بتحرك الرياح في قاع البحر، وهلكت معظم سفن هذه الرحلة، وتم تعويضهم عن خسائرهم[٩٨].

وقد احتلت الموانئ الواقعة على البحر الأحمر، خلال العصر الأيوبي، أهمية كبيرة في تجارة العالم الوسيط، بعد أن أصبحت تجارة البحر الأحمر في أيدى المسلمين دون سواهم، وتحول البحر الأحمر إلي بحيرة إسلامية، ونظرًا لطبيعة التجارة البحرية، في البحر الأحمر، كانت الرحلات مرتبطة ارتباطًا تامًّا بحركة الرياح الموسمية، وكانت الرحلة بين الساحل الغربي والسواحل الشرقية البعيدة للمحيط الهندي؛ تستغرق حوالي عامٍ ونصف، وكان يحدث، في أحيان كثيرة، أن يمر موسم الرياح دون أن تجهز السفن حمولتها من السلع، فتنتظر هبوب الرياح التي تليها، فتطول إقامتها؛ لذلك أوجد حكام الدولة الأيوبية أماكن لإقامة التجار[٩٩].

هذا وقد اختلفت طبيعة تاجر الكارمى، في العصر الأيوبي، عنها في العصر الفاطمي، فقد كانت كميات السلع التي ينقلها "تجار الكارم" في العصر الفاطمي محدودة، أما بعد هذا العصر فقد أصبح التاجر الكارمى صاحب قوافل هائلة، يحميها بجند وخيالة تعمل لحسابه، ويجنبها الأخطار الطبيعية باختيار ملاحين مهرة وبارعين، لديهم دراية بدروب البحر، وحقق هؤلاء التجار، من وراء عملهم في تجارة الشرق، أرباحًا هائلة، وثروات طائلة[١٠٠].

الشيء اللافت للنظر: أن المخاطر في البحر الأحمر لم تكن طبيعية فقط؛ بل كانت هناك مخاطر تهدد التجار والمسافرين من جانب المتجرمة الذين ملأوا هذا البحر، ولكن يحسب لحكام الدولة الفاطمية والأيوبية أنهم: حققوا السلم والأمن داخل البحر الأحمر لفترات كثيرة، واستطاعوا المقاومة والقضاء على الأخطار البشرية، وأحسن حكام الدولتين في التصدي لأخطار الظواهر الطبيعية قدر المستطاع، من خلال: صناعة سفن تناسب البحر، وتحديد مواعيد للرحلات على حسب حركة الرياح، والدراية بجغرافية البحر، واستخدام ملاحين مهرة مدربين؛ مما نتج عنه سيادة على البحر وحوضه، وانتعاش التجارة، وازدهار الموانئ المصرية والحجازية وغيرها، وأعقب هذا ازدهار اقتصادى لفترات طويلة من عمر الدولتين.

وإن كانت التجارة في البحر الأحمر تغلبت على الصعاب، وتحدت المخاطر، وحقق التجار والدول ثروات طائلة، وظهرت المظاهر الطبيعية كدافع للتحدي، ورغبة في المغامرة؛ إلا أنها خلفت وراءها آثارًا سلبية في فترات عديدة، عندما تحطمت سفن، وغرقت بضائع، وفقد بحارة أرواحهم، وصارت رحلات من لا يعرف طبيعة هذا البحر أشبه بالمغامرة، وهذا ما دفع "أبا يزيد السيرافي" البحار العربي الشهير إلى أن يصف البحر الأحمر بأنه: مظلم وكريه الروايح، لا خير في بطنه، ولا في ظهره.

٣-أثر الظواهر الطبيعية على المعارك البحرية:

اكتسبت موانئ البحر الأحمر، على الساحل الغربي، شهرة تجارية واسعة النطاق، طغت على شهرة البصرة وسيراف وصحار، أشهر موانئ الخليج(١٠١)، وتألقت على هذا النحو مدينتا: عيذاب، والقصير، وأصبحت عدن، التي تُشحن منها السفن إلي البحر الأحمر، محطة رئيسة لكل تجار المحيط الهندي، وأهم قاعدة بحرية ترد إليها وتصدر منها السفن القادمة من البحر الأحمر والحبشة وزنجبار والهند والصين(١٠٢)، والمنافس العتيد لجزيرة قيس(١٠٣) في الخليج الفارسي، التي تبوأت مكان الصدارة في تجارة الخليج بعد سيراف(١٠٤). وهذا كله سينتج عنه معارك بحرية لأجل السيادة والسيطرة، وهذا ما أسفرت عنه الأحداث فعليًا، فقد آلت لمدينة عدن المكانة التجارية التي كانت لمدينة قيس، مما حمل حاكم "قيس" على الإقدام على مهاجمة ثغر عدن عام (٥٣٠هـ/١١٣٥م)، وإحكام الحصار عليها شهرًا وقيل شهرين؛ لإرغام تجار الهند على التحول إلي جزيرته، ولكن هذا الحصار انتهى بفشل ذريع، بعد أن تعرض أسطول قيس للهزيمة في مياه عدن؛ بسبب حالة البحر والرياح وجاهزية ابنا العم "مسعود وعباس بن زريع"، اللذان كانا يحكمان عدن مقاسمة؛ من قبل حكام اليمن الصليحيين الموالين للفاطميين، فكانت الهزيمة فادحة، وفقد ملك "قيس" كثيرًا من قواته فيها، حتى إنه أطلق اسم الجماجم على المكان الذي دارت فيه المعركة؛ لكثرة ما وجد بها من عدد رؤوس القتلى من رجاله(١٠٥).

وقد عجل بالنصر: ارتفاع درجات الحرارة، وسرعة الرياح، وطغيان البحر[١٠٦]، هذا بجانب استماتة أسطول عدن، ومن خلفه من أهالي عدن، حتى نجت البلاد من هذا الخطر، واحتفظت بصدارتها التجارية، حتى عُرفت بحق بدهليز الصين[١٠٧]. وقد فطن الفاطميون إلي ضرورة إحكام سيطرتهم على البحر الأحمر، عن طريق بسط سلطانهم على بلاد الحجاز واليمن، تحقيقًا لهدفهم[١٠٨].

تبين من سرد الأحداث السابقة: أن الظواهر الطبيعية أعطت كثيرًا من الغلبة لأسطول عدن، وساعدت جنبًا بجنب مع الخطط والاستعدادات الحربية، في تحقيق نصر ساحق على أسطول "قيس"، وكأنها جند من جنود عدن رزقها الله إياه، وحسمت به المعركة، وزال الحصار، بل وصلت عدن إلي أوج مجدها الاقتصادي بعد هذا النصر المؤزر.

وقد اهتم الفاطميون برعاية عيذاب، وحماية القوافل التجارية، التي ترسو في مياهها، من متجرمة البحر الأحمر، فأعدوا أسطولًا يتكون من خمسة مراكب، كانت قاعدته في عيذاب[١٠٩]، وبدأت أهمية ميناء عيذاب مع توفير الحماية من قِبل الفاطميين، وعودة التجارة إلي البحر الأحمر وكان البحارة والتجار يفضلون الرسو فيها، عند مقدمهم من عدن وعند رحيلهم إليها، بسبب عمق وغزارة مياهها، فضلًا عن خلوها من الشعاب المرجانية التي يمتلئ بها البحر الأحمر، والتي كانت من أكبر الأخطار التي تعترض الملاحة في هذا البحر[١١٠].

ومع قيام الحروب الصليبية، ونجاحها في إقامة إماراتهم الأربع ببلاد الشام، تحكموا في موانئ البحر المتوسط الشرقية، كذلك بعد أن تحكموا في حصن الكرك بموقعه الاستراتيجي الهام في طريق التجارة البرية بين مصر وسوريا والحجاز، وفي الملاحة بخليج العقبة، وهددوا بشدة الملاحة في البحر الأحمر، وساعدهم على ذلك حالة التدهور السياسي والاقتصادي في مصر، والتي أصابتها في الفترة المتأخرة من حكم الدولة الفاطمية، وكذلك حالة الوهن والضعف والاضمحلال، المصاحبة للخلافة العباسية في تلك الآونة[١١١].

أما عن أبرز المعارك البحرية في البحر الأحمر، في عصر الدولة الأيوبية، وأثر الظواهر الطبيعية عليها، فاتضحت عندما رأى الصليبيون أهمية مصر الاستراتيجية والعسكرية والاقتصادية، فاتجهوا لتهديد تجارتها في البحر الأحمر، وتحويلها من مصر إلي موانئ الشام، وكان الخطر الصليبي على البحر الأحمر قد بدأ في عام (٥٧٧هـ/١١٨١م)، وذلك حين فكر البرنس "أرناط" (رينو دى شاتيون) صاحب إمارة الكرك (شرقي البحر الميت) في الاستيلاء على المدينتين المقدستين مكة والمدينة، وكان قصد "أرناط" من محاولته هذه في البحر الأحمر هو: أن يضرب اقتصاد مصر،

وذلك بتحويل تجارة هذا البحر إلي خليج العقبة، وإلي الموانئ الصليبية بالشام، وفي الوقت نفسه تعصبه الشديد، فقصد تهديد أداء المسلمين لفريضة الحج وزيارة قبر الرسول – صلى الله عليه وسلم-، وكانت محاولة "أرناط" هذه أول محاولة اعتداء أوروبية في مياه البحر الأحمر(١١٢).

وبدأ "أرناط" حملته عام (٥٧٧هـ/١١٨١م) حين أعد أخشابًا من عسقلان، وحملها على الجمال حتى ميناء أيلة على خليج العقبة، وقام أرناط باحتلال ميناء أيلة، وبنى أسطولًا مكونًا من خمس سفن كبيرة في هذا الميناء، وعددًا آخر من السفن الصغيرة، وأبحر في مياه البحر الأحمر بهدف الاستيلاء على مكة والمدينة، وحمل أرناط في هذه السفن قرابة ألف فارس(١١٣). وفشلت هذه الحملة الأولى التي قام بها أرناط في البحر الأحمر، بعد أن توقفت عند واحة تيماء، بسبب عدم معرفتهم بحالة البحر، وعدم تحملهم شدة الحرارة، وقِلة الماء، وكذلك بسبب إسراع "عز الدين فرخشاه" نائب صلاح الدين وابن أخيه، إلي القيام بحصار أعمال الكرك ونهبها، حتى أرغم "أرناط" على العودة إلي إمارته(١١٤).

لقد حفظت جغرافية الزمان والمكان، ومن فوقهم العناية الإلهية، المسلمين من خوض غمار هذه المعركة، واستطاعت حرارة الجو، وقِلة الماء، وجغرافيا المكان، أن يكونوا هم الأبطال الحقيقيون لهذه المعركة التي حسمتها الطبيعة لصالح المسلمين، وأوقفت زحف أشد أعداء المسلمين في ذلك التوقيت، وهو "البرنس أرناط" صاحب الكرك، ومن والاه من أتباعه الفرنجة.

وجاءت حملة أرناط الثانية في عام (٥٧٨هـ/١١٨٢م)، وهاجم أسطوله ميناء عيذاب، ونهب إحدى القوافل التجارية التي كانت تعبر صحراء عيذاب متجهة إلي قوص، ووصل الصليبيون إلي عيذاب بعد أن استولوا على ميناء أيلة، وأوقفوا فيها مركبين عند جزيرة القلعة، ومنعوا الناس استسقاء الماء، وكان من أهداف الصليبيين دخول مدينة الرسول –صلى الله عليه وسلم– وسرقة جسده الطاهر(١١٥).

وقام أرناط، بعد هجومه على عيذاب، بمهاجمة الساحل الحجازي، وتوغلت سفنه في البحر الأحمر، قاصدة الاستيلاء على عدن مركز تجارة الكارمية، وكان قواد سفن الصليبيين يستخدمون عددًا كبيرًا من المجاديف للتغلب على إعاقة البحر، ولكي تسير سفنهم أسرع من سفن المسلمين التي كانت تستخدم الشراع، فكتب صلاح الدين إلي أخيه "العادل" نائبه في مصر، بأن يرسل حملة سريعة لمطاردة سفن الصليبيين، وأسرع العادل بإرسال الأسطول بقيادة "حسام الدين لؤلؤ" الذي وفق في إيقاع الهزيمة بمن تبقى من رجال أرناط؛ البالغ عددهم ثلاثمئة وفي أن ياسر منهم مِئة وسبعين(١١٦)، وبرغم فشل محاولتي أرناط في البحر الأحمر، فإن الصليبيين لم ينصرفوا، بعد فشل هاتين المحاولتين، عن التفكير في تهديد تجارة البحر الأحمر بقصد إضعاف مصر(١١٧).

الشيء اللافت للنظر: أن أسطول أرناط عندما عرف بجغرافية البحر الأحمر وصعوبته الملاحية، قام قواد سفن الأسطول باستخدام عدد غير قليل من المجاديف؛ لمقاومة صعوبات الإبحار، وما قد يواجههم من سرعة أمواج ورياح، وحالة البحر التي قد تعيق تحركاتهم، ونجحت هذه الحيلة؛ بل صارت سفنهم أسرع من سفن المسلمين، ولكن جاء النصر لأسطول المسلمين الذي خرج بقيادة "حسام الدين لؤلؤ" للدفاع عن البحر وحوضه.

وفي العصر الأيوبي: أقدم صلاح الدين على انتزاع قلعة أيلة(١١٨) من الصليبيين، عام (٥٦٦هـ/١١٧٦م)، وافتتح أخوه "تورانشاه" اليمن عام (٥٦٩هـ/١١٧٣م)؛ لأهميتها بالنسبة لتجارة البحر الأحمر، وحماية تجارة الكارم، والسيطرة على مدخل البحر الأحمر من طرفه الجنوبي، ثم بسط نفوذه على الحجاز، وتصدى بواسطة "عز الدين فرخشاه" لمحاولة أرناط الفاشلة، عام (٥٧٧هـ/١١٨١م)، للاستيلاء على مكة والمدينة، وكذلك تحقيق انتصار كبير على حملة أرناط الثانية (٥٧٨هـ/١١٨٢م)، التي أرادت الاستيلاء على ثغر عيذاب واقتحام الحجاز، وتمكن صلاح الدين بذلك من تحويل البحر الأحمر إلي بحيرة إسلامية، وأحكم السيطرة المصرية عليه(١١٩).

كذلك قام الأيوبيون، بمثل ما قام به الفاطميون، من تعقب خطر المتجرمة في مياه البحر الأحمر، فرصدوا سفنًا من أسطولهم لهذه الغاية مثلما فعل الفاطميون ووفرت الدولة الأيوبية الأمن والأمان بين موانئ البحر الأحمر، ولا سيما ميناء عيذاب ملتقى ومحط تجار الكارمية؛ الذين كانوا يفضلون الرسو به بسبب سهولة دخوله والخروج منه، قياسًا على غيره من الموانئ الموجودة على ساحل البحر، ذات المخاطر الطبيعية، والتي فلقت عدة سفن نصفين، لحظة الدخول والخروج من الميناء، لاصطدام السفن بالشاطئ(١٢٠).

٤ - أثر الظواهر الطبيعية على رحلات الحج:

كان الطريق البري مفضلًا، إبان القرن الثالث الهجري، وحتى منتصف القرن الرابع الهجري، ربما لإحجام الحجاج عن ركوب البحر الأحمر، أو خوفا من التعرض للغرق؛ لا سيما وأن أخبار تعرض السفن للغرق في البحر الأحمر عديدة، بسبب كثرة الصخور الناتئة، والتروش الطافية، والشعاب المرجانية التي تعترض طريق السفن(١٢١).

وكانت وسيلة نقل الحجاج في البحر "الجلبة" ولأهل عيذاب في الحجاج أحكام الطواغيت، وذلك أنهم يشحنون بهم "الجلاب" حتى يجلس بعضهم على بعض، وتعود بهم كأقفاص الدجاج المملوءة .... ولا يبالي بما يصنع البحر بها بعد ذلك، ويقولون علينا بالألواح، وعلى الحجاج بالأرواح"(١٢٢).

وخشي الحجاج طريق البحر الأحمر، لكثرة ما به من مخاطر وظواهر طبيعية من: "جبال عالية فوق الماء وتروش طافية ومخفية، وطرق السفن منها معلومة، لا يدخلها إلا المهرة من رؤساء البحر العالمون بطرقاته والسير فيه أبدًا، بالنهار فقط، ولا يسير به في الليل أحد؛ لصعوبة طرقه من تعاريج مسالكه"[١٢٣]، هذا بجانب "الجلبة" وسيلة النقل المزدحمة بالحجاج، والتي تجعل راكبيها من المغامرين، والذين تواترت عنهم الأخبار.

وفي عام (٥٨٠هـ/١١٨٤م)، ورد الخبر بغرق أربعة "جلاب" تحمل ١٣٠٠ حاج هلكوا جميعهم[١٢٤]. ويذكر ابن بطوطة: "أنه لما أدى فريضة الحج توجه إلي جدة برسم ركوب البحر إلي اليمن والهند فأقام بها نحو أربعين يوما وكان بها مركب لرجل يعرف بعبد الله التونسي ينوي السفر إلي القصير من عمالة قوص، فصعد إلي المركب ليعاينه ويفحص حالته، فلم ترضه ولا طابت نفسه بالسفر عليه" ويقول ابن بطوطة: "وكان ذلك لطفا من الله تعالى فإنه سافر، فلما توسط البحر غرق بموضع يقال له رأس أبي محمد، وهلك معظم من كان فيه، وكان فيه نحو سبعين حاج"[١٢٥].

ويسوق المقريزي خبرًا يتعلق بغرق نحو ثلاثين سفينة، في بحر جدة، بسبب ريح عاصف[١٢٦]، لذا تعد رحلات الحج، عبر البحر الأحمر، رحلات مهددة بعديد من المخاطر، سواء أكانت مخاطر طبيعية متمثلة في المظاهر والظواهر الطبيعية؛ التي قد تودى بحياة جميع المسافرين غرقًا، أو مخاطر بشرية متمثلة في "المتجرمة"، والقائمين على الجلاب، ومسئولي هذه الرحلة الذين كان همهم الأول جمع المال الكثير، فيقعوا فريسة للسلب والنهب والابتزاز[١٢٧]، ومع العلم التام بجميع هذه الأمور؛ فقد فضل معظم حجاج مصر والمغرب: الطريق البحري عبر البحر الأحمر، برغم كونهم يتعرضون أحيانًا للغرق، بسبب اكتظاظ الجلاب بالركاب، وبسبب الرياح غير المواتية التي كانت تدفع هذه الجلاب إلي الشمال أو الجنوب، وتتسبب في اصطدامها بالشعاب المرجانية والصخور التي تعترضها؛ لاحترافهم إياه، أو لخوفهم من صعوبات الرحلات البرية التي كانت لا تقل في أحيان كثيرة، عن الصعوبات البحرية[١٢٨].

لقد واجه الحجاج أثناء اجتيازهم البحر الأحمر كثيرا من الصعاب والمخاطر تمثلت في: قسوة الطبيعة بداخل البحر والتي تمثلت في عديد من الظواهر، وكذلك استغلال أصحاب الجلاب لهؤلاء الحجاج، حيث أرادوا تحقيق أكبر قدر ممكن من المكاسب، فحملوا الجلاب بأكثر من طاقتها، هذا بجانب "متجرمة" البحر الذين هددوا التجار والمسافرين، فصارت هذه الرحلة تحمل بين طياتها الموت أكثر من النجاة، وبرغم كل ذلك: فضل معظم حجاج أهل مصر والمغرب خوض هذه المغامرة.

ومن النتائج المترتبة على الظواهر الطبيعية والمخاطر البشرية: أن صار الطريق البرى، عبر سيناء، يحمل المرتبة الأولى، ويسبق في الأهمية طريق البحر؛ لِما يترتب عليه من مخاطر، وظل الأمر كذلك إبان القرن الثالث الهجري، وحتى منتصف القرن الرابع الهجري، وهنا تظهر الآثار السلبية للظواهر الطبيعية أكثر من الإيجابية، فقد تركت سمعة سيئة لدى راكبي البحر الأحمر؛ بحثًا عن رحلة الحج، وجعلت هاجس الخوف من ركوبه أكثر من الإقدام على ذلك لدى الكثير.

٥- الرحالة والظواهر الطبيعية (نماذج مما أورد الرحالة والبحارة والعلماء):

لقد تعددت وتباينت وتنوعت الأقاويل حول البحر الأحمر، لما له من أهمية كمعبر مائي يفصل بين آسيا وإفريقيا، وله أهمية عالمية يفوق غيره بها من البحار، فذكر المسعودي: "أن التجار والبحارة المسلمين كانوا على دراية بطبيعة هذا البحر، وكانت لهم فيه تجارب كثيرة، ودلائل وعلامات يرثها الابن عن أبيه قولًا وعملًا"[(١٢٩)].

وأورد ناصر خسرو: "أنه مكث في عيذاب ثلاثة أشهر، بسبب عدم إقلاع السفينة انتظارًا لهبوب الرياح الجنوبية، التي تدفع السفن نحو الشمال"[(١٣٠)] وقد أمدنا الرحالة ابن جبير بمعلومات طيبة عن كيفية صناعة الجلاب، ووصف هذا البحر بظواهره في كتاب رحلته الشهيرة[(١٣١)]، ومن أقواله: "أن "الجلبة" التي أقلته من عيذاب في طريقه إلي مكة، وقفت يومًا بأكمله أمام ميناء جدة لا تستطيع الدخول، بسبب قوة الرياح"[(١٣٢)].

ووصف البحار العربي الشهير "أبو يزيد السيرافي" هذا البحر قائلا عنه: "انه بحر مظلم كريه الروايح، لا خير في بطنه، ولا في ظهره"[(١٣٣)]، وقد تاجر المقدسي في عدن، وذكر أن هناك من دخل عدن من التجار ومعه ألف درهم، فعاد منها ومعه ألف دينار، وهناك من دخلها ومعه مِئة درهم فخرج بخمسمئة؛ بسبب ازدياد المكاسب فيها، ولكن سلم الله من ركب في البحر من العواصف العاتية، والصخور والدومات العنيفة[(١٣٤)].

ووصفه ابن بطوطة في رحلته قائلا: "تاران الواقعة ما بين القلزم (الأحمر) وأيلة هي: أخبث ما في البحر من الأماكن حيث الدوامات العنيفة، والعواصف العاتية التي كثيرًا ما تحطم الدسر، وتتسبب في غرق السفن"[(١٣٥)].

وعلى ضوء ما سبق من مشاهدات الرحالة والبحارة والعلماء، يتبين من خلال هذه النماذج القليلة الواردة فيما سبق أن: الظواهر الطبيعية تملأ البحر الأحمر وسواحله، وأنها أثرت على النشاط البحري بالسلب أحيانًا، وبالإيجاب في أحيان أخرى، وهذه الظواهر جعلت سمعة هذا البحر سيئة عند

الملاحين؛ بل وصل الأمر إلي حد الخوف من ركوبه، لِما به من تهديدات للتجار والمسافرين، واستلزم الأمر الدراية الجيدة بطبيعة البحر، ودارت حوله الأساطير والقصص، ونقل الآباء تجاربهم للأبناء، وورث الابن عن أبيه قولًا وعملًا.

وبرغم ما عُرِف عن البحر الأحمر من صعوبة وخطورة، وقسوة ظواهره الطبيعية، إلا أن التجار والرحالة والعلماء ركبوا هذا البحر، كل ساعٍ وراء مقصده، متحديًا الصعاب بكل شجاعة وإقدام، وطابت أنفسهم بالسفر، فحقق التجار الغنى، واشتهر الملاحون، ودوّن الرحالة والعلماء مشاهداتهم، لكي يثبتوا كونهم شهود عيان على ما أوردوا من أحداث، بل سعت الدول جاهدة من أجل فرض سيادتها على البحر الأحمر، لضمان ازدهار ورواج اقتصادها وسلامتها وتأمينها سياسيًّا، وتواصلها الثقافي والحضاري مع دول الجوار، ووضعت كل دولة آليات وخطط للتعامل مع هذه المخاطر الطبيعية والبشرية، ومن ذلك ما قام به حكام الدولتين الفاطمية والأيوبية: من رعاية صناعة السفن المخصصة للإبحار في البحر الأحمر، وتزويدها بالغطاسين، وتدريب فريق من البحارة مهرة، وكذلك الأجهزة التي قد يحتاجونها في رحلتهم، بجانب تخصيص أسطول لحماية هذا البحر من "المتجرمة".

٦- الظواهر الطبيعية وأثرها في العادات والتقاليد:

اللافت للنظر: أن الإبحار في البحر الأحمر صاحبه مجموعة من العادات والتقاليد التي اتبعها البحارة، جلبًا للبركة، واتقاءً لشر هذا البحر، وخوفًا من مخاطر هذه الرحلة، وكان من بين العادات: "أنه من مراسم إبحار السفن التجارية في البحر الأحمر أن يكون جميع الركاب عليها قبل رحيلها بيوم، وتسمى الليلة التي تسبق الرحيل ليلة الوداع، وكانت تقضى في الصلاة، وحين تكون الريح شديدة يقضي الركاب ليالي عديدة على ظهر السفينة قبل الرحيل في انتظار سكونها"[١٣٦].

وكان البحارة، لشدة خوفهم من مخاطر البحر، يضعون في السفينة المصاحف والأحجبة، تبركا بها، وللمحافظة على أرواحهم وسفنهم وأموالهم، وكانت تكتب على جدران السفينة بعض العبارات تيمنًا، مثل: "بِسْمِ اللَّهِ مَجْرَاهَا وَمُرْسَاهَا"، وكانت عملية الإبحار والإقلاع تخضع في أحيان كثيرة للاستخارة، فالاستخارة عند المسلمين واليهود كانت تتوقف على نتيجتها رحلات كثيرة[١٣٧].

ومن عادة "الجلبة" في سيرها، اذا قربت من بر عنده جبل: "يقف بعض النواتية بقُلّة، ويسلم على الجبل ويقول أيها الجبل هذا مركب الناخوذا (صاحب السفينة) سافر من البلد الفلاني يريد البلد الفلاني خاطرك معك، وربما طُبِخ شيء من أرز، ورمى به في البحر، ويقول له: هذه ضيافتك أيها

الجبل، وهذا فعلهم مع كل جبل يرونه، وكذلك في بحر عيذاب: يجمع من التجار ما يُؤكل، ويرمى به في البحر برسم الهدية"[١٣٨].

وقد عرف من عاداتهم أيضًا أنه: "إذا لم يكن عندهم ريح ينبحون دجاجة سوداء أو جديًا أسودًا، ويلطخ بدمه أصول الصواري ويبخر بالعود القماري. وقال بعض التجار: ولقد رأيت نوتيًا وقد أخذ السكين، وهو يحارب في الهواء وحده بها، فسألت عن ذلك، فقيل لي: إنه يقاتل الريح لتخلفه عنا، وقالوا أيضًا، أقمنا جمعة ليس معنا ريح والبحر كأنه جامد، ونحن في اللجة، فأخذوا قُلة مجوفة البطن وجعلوا فيها من جميع كل بضاعة شيء يسير وصوروها على شبه المركب بالصواري والقلوع، وأخذوا القُلَّة وطافوا بها البحر سبع دورات حول المركب، ثم تركوا القُلَّة في الماء تعوم، وقالوا هذه هدية البحر، فلم تزل القلة في الماء حتى يأتي الهواء يقوى عليها الموج فيأخذها ويمضي بها"[١٣٩].

الجدير بالذكر أنه برغم ما كان لهذه الظواهر الطبيعية من تأثير على النشاط البحري في البحر الأحمر؛ إلا أن الدولة الفاطمية والدولة الأيوبية حاولتا تطويع وتذليل الصعاب لاستمرارية النشاط البحري، ولضمان السيطرة والسطوة والسيادة السياسية على بلاد الحجاز، ودعم حكمهم وإعلاء شانهم أمام منافسيهم، وكذلك تأمين مصالحهما التجارية في البحر الأحمر، كما استفادوا أيضًا من ولاء بلاد اليمن السياسي لهم في تأمين مدخل البحر الأحمر، وكذلك تأمين تجارتهم وتدعيم علاقتهم التجارية مع اليمن، فتحقق لهما الرواج والازدهار الاقتصادي، وكون التجار ثروات طائلة، واشتهر الملاحون، ودون العلماء والرحالة كل ما عرفوه وشاهدوه عن ظواهر هذا البحر، بما في ذلك ما ارتبط به من عادات وتقاليد نتجت عن: مخافة ركوب هذا البحر، لِما يكتنفه من مخاطر، فنُسجت حوله القصص والروايات، ودارت حوله الأساطير.

الخاتمـــة:

من خلال تناول الدراسة لأثر الظواهر الطبيعية على النشاط البحري، في البحر الأحمر، خلال العصر الفاطمي والأيوبي؛ نخرج بعدة نتائج منها:

أن النشاط البحري في البحر الأحمر أصابه التدهور والخمول، لفترات غير قليلة، نظرًا للمخاطر التي كانت تكتنفه، والتي تعترض الملاحة عبره، بجانب ما قام به العباسيون، ولا سيما في عصرهم الأول، بنقل النشاط الملاحي تدريجيًا إلي الخليج العربي، فازدهرت الموانئ التي تقع عليه، وحلت موانئ هذا الخليج، وهي: سيراف والبصرة والأبلة، محل مينائي: الفرما والقلزم، في استقبال سفن الشرق الأقصى. ثم عادت للبحر الأحمر أهميته الأولى، في أواخر القرن الثالث الهجري وأوائل القرن الرابع الهجري، وبلغت أوج مجدها في عصر الدولة الفاطمية والدولة الأيوبية.

أثبتت الدراسة: أن الظاهرة الطبيعية برغم كونها عملًا خارجًا عن إرادة الإنسان، أي ليس للإنسان يد في إنجازه أو حدوثه، وقد تؤدى إلي وقوع خسائر بشرية واقتصادية – إلا أن هذه الظواهر لم تقف عائقًا أمام إرادة الدول والملاحين والعلماء والرحالة، فتحدوا الصعاب، وركبوا البحر مسافرين ومتاجرين ومتجولين، ليثبتوا للجميع، في عصرهم وعصر من أتى بعدهم، أن العجز هو عجز الإرادة، وأن الإنسان قادر بإرادته على تطويع الطبيعة؛ بما تحويه من تهديدات ومخاطر، لخدمته وتحقيق أهدافه، وأن النجاح مرهون بخوض الصعاب، وتحدي النفس وقوة العزيمة والإرادة.

تبين من خلال الدراسة: أن العرب كان لهم دورٌ بارز في صناعة السفن، ومنذ القدم، فشكلت السفن وصناعتها وتعدد استخداماتها وأغراضها – ولا سيما ما صُنع منها خصيصًا ليناسب طبيعة البحر الأحمر – جزءًا مهمًا من التاريخ الحضاري للدولة العربية الإسلامية، وقد برع المسلمون في صناعة واستخدام السفن، حتى تفننوا في أشكالها وأنواعها، وأطلقوا الأسماء الكثيرة على الأنواع المختلفة من السفن، وكان الخشب المادة الأولية الأساس الداخلة في صناعة السفن، وخصوصًا خشب الساج، أو خشب النارجيل (جوز الهند)، لتميزه بالصلابة ومقاومته لماء البحر، برغم طول فترة بقائه فيه، مع قدرته على تحمل الظروف الجوية والمناخية القاسية، فحققوا تفردًا وتميزًا وإبداعًا في هذه الصناعة.

البحر الأحمر، بجغرافيته القاسية، شهد عدة ظواهر طبيعية كان لها أثر كبير في حركة التاريخ السياسي والحضاري، بشكل عام، والنشاط البحري بشكل خاص، إذ أثرت على صناعة السفن والنشاط التجاري، والمعارك البحرية التي كان البحر الأحمر مسرحًا لها، وكذلك رحلات الحج والعمرة، وغيرها من الرحلات؛ بل وصل التأثير إلي حد أن ارتبطت برحلات النشاط البحري: مجموعة من العادات والتقاليد، وبرغم مخاطر هذه الظواهر، إلا أن المسلمين وغيرهم ركبوا هذا البحر، وازداد نشاطهم فيه، وصار بحيرة

إسلامية، وحقق الجميع مكاسب ليست بالقليلة، ولكن كان هناك خسائر اقتصادية، وخسائر في الأرواح حصدتها هذه الظواهر، خلال الرحلات المستمرة، فتركت كثيرًا من الأوجاع، ولكنها لم توقف الرحلات.

اتضح من خلال الدراسة: أن الدولة الفاطمية والدولة الأيوبية، لما علموا من روح المخاطرة في الرحلات عبر البحر، قاموا بعدة آليات وإجراءات وخطط الهدف منها: تحقيق أقل قدر ممكن من الخسائر المترتبة على الظواهر الطبيعية الموجودة بالبحر، وجني الثمار الاقتصادية والأموال الطائلة، وبالفعل تحقق لهما ما أرادوا في كثير من الأحيان، ومن ضمن إجراءاتهم: تزويد السفن بغواصين، وصناعة سفن تناسب الإبحار، وملاحين على أعلى مستوى، وإدارة محترفة، وجدافين ومصلحين، ودليل عارف بمسالك البحر، وآلات مساعدة منها: جداول فلكية، والأسطرلاب والبوصلة، وآلات الرصد، وخرائط بحرية، وغيرها من المبتكرات الأخرى التي سهلت عملية الإبحار عبر البحر الأحمر، وخففت من الخسائر، وعظمت من المكاسب.

وقد تركت هذه المبتكرات بصماتها في تقدم فن الملاحة والنشاط البحري عند العرب، وذلك لتسهيلها عملية اهتداء السفن في البحار ليلًا ونهارًا، فاقتحم المسلمون البحر وخاضوا عبابه، وأنلوا بأساطيلهم متونه، وهذا يعكس أن الإدارة الواعية صاحبة الرؤية والفكر: تستطيع خوض الصعاب والعبور إلي آفاق المستقبل، وفق خطط معدة ورؤى واضحة.

وأخـــيـــــــرًا:

توصى الدراسة: بضرورة العمل وفق خطط معدة مسبقًا، وأن يكون هناك رؤية جيدة لقراءة الأحداث، وأنه مهما زادت المخاطر والصعوبات، يستطيع الإنسان قهرها والتغلب عليها، إذا امتلك الإرادة والإدارة والرغبة في تحقيق ذلك، فلابد أن يصطف الجميع من أجل: البناء والنماء والعمل الجماعي، حتى يتحقق الخير والرخاء وتتحسن الأحوال.

وتوصى الدراسة أيضًا: بأهمية إيجاد الحلول للأزمات والكوارث، وعدم الاستسلام للظروف؛ حتى ولو كانت خارجة عن إرادة الإنسان، وظاهرة طبيعية تجبره بما تحمله من مخاطر على توخى الحذر، فعلى الجميع أن يدرك أهمية التقدم والازدهار، وأن مثل هذه الأمور لا تأتى إلا بالعمل الدؤوب، والبعد عن الكسل والخمول والتواكل، لأن العلم والعمل هما سفينة النجاة.

تسيد العرب البحار ونشأت بين أمواج البحار خيرة الملاحين العرب، وفرضوا نفوذهم السياسي والاقتصادي، في الغرب والشرق، عبر فترات التاريخ المختلفة، وكانت لهم السيادة والريادة على البحر المتوسط واعتبر المسلمون البحر الأحمر في العصور الوسطى إسلاميًّا، وموصدًا في وجه غير المسلمين، واليوم تحمل هذه البحار رفات المسلمين، بعدما علَّموا الدنيا العلم والثقافة والاقتصاد، وكل أنماط الحضارة، فعلى العرب بصفة خاصة، والمسلمين بصفة عامة: قراءة التاريخ، والتوحد والاصطفاف؛ إذا أرادوا عودة الريادة والسيادة المفقودة.

الهوامـــــش

(1) Wiet.G: L'Egypte Arabe, Dans Histoire De La Nation égyptianne, Dirigeepar Gabriel Hanotaux, T,IV, Paris, 1937,P.167.

(2) حسنين ربيع: البحر الأحمر في العصر الأيوبي، من أبحاث الأسبوع العلمي الثالث ١-١٥ مارس ١٩٧٩، عن البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة، القاهرة، ١٩٨٠، ص١٠٥.

(3) المقريزي (تقى الدين أحمد بن على) ت: ٨٤٥هـ/١٤٤١م: السلوك في معرفة دول الملوك، تحقيق: د. محمد مصطفي زيادة، ج١، القسم الثاني، القاهرة، ١٩٥٨، ص٣٣٥-٣٦٣.

(4) بدوى رهبان، محمد أحمد حزام: الظواهر الطبيعية نحو بناء ثقافة الوقاية من كوارثها في البلدان العربية، مكتبة اليونسكو الإقليمي، القاهرة، ٢٠٠٩، ص٧، ١٢.

(5) المعجم الوجيز: مادة: ظهر، ص٤٠٢.

(6) المعجم الوجيز: مادة: ظهر، ص٤٠٢.

(7) الشهب والنيازك Meteorites and Mteors: هي بقايا لمواد كونية تلتهب حين دخولها الغلاف الجوي الأرضي نتيجة احتكاكها به فتحترق وتظهر في السماء على هيئة سهم لامع فاذا تحولت إلي رماد قبل أن تبلغ سطح الأرض سميت بالشهب وإذا تمكنت من الوصول إلي سطح الأرض قبل أن تحترق خارجها تسمى النيازك وهذا نادرًا ما يحدث حيث تحدث النيازك فجوات كبيرة في الأرض التي تسقط فوقها. راجع: محمد صالح ربيع العجيلي: معجم المصطلحات والمفاهيم الجغرافية، ج٢، عمان، ٢٠١٢، ص١٠٧.

(8) محمد صالح ربيع: معجم المصطلحات، ص١٩٦.

(9) بدوى رهبان، محمد أحمد حزام: الظواهر الطبيعية، ص٧-١٢.

(10) محمد صالح ربيع: معجم المصطلحات، ص١٩٦؛ صلاح الدين الشامي: التوجيه البحري السوداني وأثره في طرق التجارة والمواصلات، رسالة دكتوراه غير منشورة، القاهرة، ١٩٥٦، ص١٤.

(11) المعجم الوجيز: مادة: فعل، ص٤٧٦.

(12) طغيان البحر Transgression: انتقال مستوى البحر بصورة إيجابية، يترجم بتقدم معالم الشاطئ على القارة. راجع: محمد صالح ربيع: معجم المصطلحات، ص١٥٠.

(13) Kammerer.A: La Mer Ruoge A Travers Ages, Le Caire, T.I, 1939, P: 68.

بدوى رهبان، محمد أحمد حزام: الظواهر الطبيعية، ص١٢.

(14) الجفاف، التصحر، حرائق الغابات، الأعاصير، العواصف الرعدية: الجفاف Druoght هو نقص حاد في موارد المياه العذبة (انهار، ينابع، آبار) نتيجة ندرة هطول الأمطار لفترة زمنية طويلة؛ التصحر Dwswrification هو تحول مساحات واسعة من الأراضي إلي أراض فقيرة بالحياة النباتية والحيوانية وتعد التغيرات المناخية أحد أهم أسبابه؛ حرائق الغابات Wild Fires هي اندلاع النيران في الغطاء النباتي ويؤدى إلي ارتفاع درجات الحرارة ويساعد على انتشاره سرعة الرياح؛ الأعاصير Hurricanes هي عواصف عنيفة تنشأ في المناطق الاستوائية ترافقها رياح شديدة السرعة وأمواج بحرية عاتية تكتسح السواحل وأمطار غزيرة يمكن أن تسبب فيضانات وتلعب حرارة المياه والرياح دورا مهما في تشكيل ونمو الأعاصير؛ العواصف الرعدية Thunderstorms ترتبط بظاهرتي البرق والرعد، فضلا عن الرياح السريعة والأمطار الغزيرة، وما يترتب عليها من فيضانات وبرد. راجع: محمد صالح ربيع: معجم المصطلحات، ص١٨٢؛ بدوى رهبان، محمد أحمد حزام: الظواهر الطبيعية، ص١٢، ٥١، ٥٩، ٦٠، ١٨٢.

(15) Schoff: The Periplus of the Erutraean Sea, London, 1912, P.50. , Rushbrooke. E: Western Arabia and the Red Sea, Oxford, 1946, PP.59-60.

محمد صالح ربيع: معجم المصطلحات، ص١٨٢؛ بدوى رهبان، محمد أحمد حزام: الظواهر الطبيعية، ص٥٤.

(16) عياض أبو الفضل (عياض بن موسى بن عمرون اليحصبي) ت: ٥٤٤هـ: مشاهير الأنوار على صحاح الآثار، ج١، المكتبة العتيقة ودار التراث، د.ت، ص٢٢. ؛ ابن الأثير (أبو الحسن على ابن أبى الكرم محمد بن عبد الكريم الشيباني) ت: ٦٣٠هـ: الكامل في التاريخ، تحقيق: عمر عبد السلام تدمري، ج١، الطبعة الأولى، دار الكتاب العربي، بيروت، لبنان، ١٩٩٧، ص٦٩٣. ؛ الذهبي (شمس الدين أبو عبد الله محمد بن عثمان) ت: ٧٤٨هـ: تاريخ الإسلام ووفيات المشاهير والأعلام، ج٣، ط٢، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م، ص٨٩.

(17) ابن سعيد الأندلسي (أبو الحسن على بن موسى بن عبد الملك)، ت: ٦٨٥هـ: نشوة الطرب في تاريخ جاهلية العرب، تحقيق: نصرت عبد الرحمن، ج١، مكتبة الأقصى، عمان، الأردن، ص١١٤. ؛ السيد عبد العزيز سالم ، أحمد مختار العبادي: تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، ١٩٦٩، ص١٤–٢٠.

(18) ياقوت الحموي (شهاب الدين أبو عبد الله الحموي الرومي)، ت: ٦٢٦هـ/١٢٢٩م: معجم البلدان، بيروت، لبنان، ١٩٥٥، مادة: بحر فارس، ص

(19) المسعودي (أبو الحسن على بن الحسين بن على) ت: ٣٤٦هـ/٩٥٧م: مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق: محمد محيى الدين عبد الحميد، ج١ن القاهرة، ١٩٥٨، ص١٠٧. ؛ السيد عبد العزيز سالم: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي ، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، مصر ، ١٩٩٣، ص٢.

(20) ابن حوقل (أبو القاسم) ت: ٣٨٠هـ: صورة الأرض، بيروت لبنان، د.ت، ص٥١. ؛ ابن رسته: الأعلاق النفيسة، ليدن، ١٨٩١، ص٨٣-٨٤. ؛ السيد عبد العزيز سالم: البحر الأحمر، ص٢-٣.

(21) اليعقوبي (أحمد بن أبى يعقوب بن واضح) ت: ق٣هـ/ق٩م: تاريخ اليعقوبي، ج١، طبعة دار صادر ، بيروت، د.ت، ص١٨٢. السيد عبد العزيز سالم: البحر الأحمر، ص٢-٣.

(22) ناصر خسرو علوى، ت: بعد ٤٤٤هـ/١٠٥٢م: سفرنامه، ترجمة: د. يحيى الخشاب، القاهرة، ١٩٥٤، ص٧٣. ؛ السيد عبد العزيز سالم: البحر الأحمر، ص٢-٣.

(23) المقريزي: المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، طبعة بولاق، ج١، ١٢٧٠هـ/١٩٢٢م، ص١٦.

(24) عطية القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٦، ص١٠.

, Rushbrooke. E: Western Arabia and the Red Sea,PP.59-60.

(25) محمد أحمد الرويني، أحمد عبد القادر المهندس: البحر الأحمر وشعابه المرجانية، بحث منشور في مجلة الدارة، ٢٠٠٠، ص٢٠٢.

(26) أبو شامة (شهاب الدين عبد الرحمن بن إسماعيل المقدسي)، ت: ٦٦٥هـ: الروضتين في أخبار الدولتين، تحقيق: محمد حلمي محمد أحمد، ج٢، القاهرة، ١٩٥٦، ص٣٥-٣٧. ابن سعيد الأندلسي: المغرب في حلى المغرب، تحقيق: زكى محمد حسن، شوقي ضيف، سيدة كاشف، ج١، القاهرة، ١٩٥٣، ص١١، ابن واصل (جمال الدين محمد بن سالم) ت: ٦٩٧هـ: مفرج الكروب في أخبار بنى أيوب، تحقيق: جمال الدين الشيال، ج٢، القاهرة، ١٩٥٧، ص١٣٠. ؛ ابن ظهيرة، ت: ق٩هـ/ ق١٥م: الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة، تحقيق، مصطفى السقا، كامل المهندس، القاهرة، ١٩٦٩، ص٩.

(27) المسعودي: مروج الذهب، ج١، ص١١.

(28) حاتم الطحاوي: البحر الأحمر في المصادر البيزنطية، القرن السادس الميلادي، بحث منشور بمجلة كلية الآداب جامعة الزقازيق، العدد ٥٥، خريف ٢٠١٠، ص٧٣.

(29) سليمان التاجر وأبو زيد السيرافي (ق٣هـ/ ق٩م): أخبار الصين والهند، تعليق: يوسف الشاروني، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ٢٠٠٠، ص١٠٥.

(30) شيخ الربوة (شمس الدين أبو عبد الله محمد بن طالب الأنصاري)، ت: ٦٥٤هـ/١٢٥٦م: نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، ليبزج، ١٩٢٣، ص١٥١.

(31) شيخ الربوة: نخبة الدهر، ص١٦٥.

(32) مجهول (عاش في القرن ٩هـ/ ١٥م): تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، تحقيق: محمد الحبيشي، دار الجيل، صنعاء، ١٩٨٤، ص١٩١.

(33) إبراهيم حسن سعيد: البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعارف، مصر، ١٩٨٣، ص١٢٢. ؛ نقولا زيادة: الجغرافية والرحلات عند العرب، دار الكتاب اللبناني، بيروت، ١٩٦٢، ص١١٥.

(34) Goitein.S.D: A Mediterranean Society, Berkeley, 1967, PP.321-324.

(35) عطية القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر، ص١٢.

(36)Kammerer.A: La Mer Ruogc, P.68.

حاتم الطحاوي: البحر الأحمر، ص٧٣-٧٤.

(37) ناصر خسرو: سفرنامه، ص٧٣.

(38) Attiya: Crusad, Commerce and Culture, London, 1962, P.176.

عطية القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر، ص١٢.

(39) ابن حوقل: صورة الأرض، ص٥٣. ؛ القلقشندي(أبو العباس أحمد بن على بن أحمد)، ت٨٢١هـ/١٤١٨م: صبح الأعشى في صناعة الإنشا، طبعة تراثنا، نسخة مصورة عن الطبعة الأميرية، ج٣، القاهرة، ١٩١٥، ص٤٦٥.

(40) ابن حوقل: صورة الأرض، ص٣٧.

(41) الاصطخرى (أبو اسحق إبراهيم بن محمد الفارسي)، عاش في القرن ٤هـ/١٠م: المسالك والممالك، تحقيق: محمد جابر عبد العال الحيني، القاهرة، ١٩٦١، ص٢٩. ؛ ابن بطوطة (أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي)، ت: ٧٧٩هـ/١٣٧٧م: رحلة ابن بطوطة، المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، دار صادر، بيروت، ١٩٦٠، ص٢٨١. ؛ السيد عبد العزيز سالم: البحر الأحمر، ص٢-٥.

(42) عطية القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر، ص١٠٥.

(43) ابن منظور (محمد بن مكرم)، ت: ٧١١هـ/١٣١٣م: لسان العرب، ج١٣، دار صادر، بيروت، لبنان، ص٢٠٩-٢١٠.

(44) ابن منظور: لسان العرب، ج١٠، ص٤٧٩.

(45) سورة الكهف: آية ٧١، ٧٩؛ سورة العنكبوت: آية ١٥.

(46) سورة البقرة: آية ١٦٤، سورة الأعراف: آية ٦٤، سورة يونس: آية ٢٢، ٧٣، سورة هود: آية ٣٧، ٣٨، سورة إبراهيم: آية ٣٢، سورة النحل: آية ١٤، وسورة الإسراء: آية ٦٦، سورة الحج: آية ٦٥، سورة المؤمنون: آية ٢٢، ٢٨، ٣٧، سورة الشعراء: آية ١١٩، سورة العنكبوت: آية ٦٥،، سورة الروم: آية ٤٦، سورة لقمان:آية ٣١، سورة الزخرف: آية ١٢، سورة الجاثية: آية ١٢.

(47) سورة الشورى: آية ٣٢، سورة الرحمن: آية ٢٤، سورة التكوير: آية١٦.

(48) سورة الحاقة: آية ١١، سورة الذاريات: آية ٣.

(49) سورة القمر: آية ١٣.

(50) سميح عاطف الزين: مجمع البيان الحديث، ج١، دار الكتاب المصري، القاهرة، د.ت، ص٣٢٠.

(51) أحمد مختار العبادي: نظم الحكم والإدارة في الدولة الإسلامية، منشور ضمن كتاب: دراسات في تاريخ الحضارة الإسلامية العربية، ذات السلاسل، الكويت، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م، ص١٩١.

(52) عطية القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر، ص٤٦-٤٧

(53) عطية القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر، ص٤٥-٤٦.

(54) أبو يزيد السيرافي: أخبار الصين والهند، سلسلة جوامع التواريخ، ج٢، نشر Reinaud، باريس، ١٨٤٥، ص١٣٧.

(55) Goitein: Letters and Documents on the India Trade in Medival Times, (Islamic Culture), London, 1963, V.37, NO.1, P.188.

أحمد دراج: الوثائق العربية المحفوظة في دور الأرشيف الأوروبية (مصر الإسلامية)، مقال من أبحاث الندوة الدولية لتاريخ القاهرة، مارس- أبريل، ١٩٦٩، ج١، القاهرة، ١٩٧٠، ص١٢٦.

(56) ابن جبير (محمد بن أحمد)، ت: ٦١٤هـ/١٢١٧م: رحلة ابن جبير، دار ومكتبة الهلال، بيروت، ١٩٨١، ص٤٢. ؛ المقريزي: المواعظ والاعتبار، ج٢، ص١٣٧. ؛ أحمد مختار العبادي: نظم الحكم والإدارة، ص١٩٤.

(57) عبد الباسط مصطفي كجيد الرفاعي: وسائط النقل المائية ومسالكها خلال سني الخلافة العباسية(١٣٢-٦٥٦هـ/٧٤٩-١٢٥٨م)، بحث منشور في مجلة سر من رأى (سامراء)، المجلد ٥، العدد ١٤، السنة الخامسة، تكريت، العراق، نيسان ٢٠٠٩م، ص٨٠-٨٣.

(58) شوقي عبد القوى عثمان: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة عالم المعرفة، الكويت، ١٩٩٠م، ص١٢٩.

(59) المسعودي: مروج الذهب، ج١، ص١٦٣. ؛ عبد العزيز الدوري: تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٩م، ص١٦٨.

(60) عبد العزيز الدوري: تاريخ العراق، ص١٦٨. ؛ جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة: السيد يعقوب البكر، مراجعة: يحيى الخشاب، مطابع دار الكتاب العربي، القاهرة، ١٩٨٥م، ص٢٤٣.

(61) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص٢٧٨.

(62) المسعودي: مروج الذهب، ج١، ص١٦٣. ؛ شوقي عبد القوى عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص١٣٣-١٣٤.

(63) آدم متز: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، تعريب: محمد عبد الهادي أبو ريدة، القاهرة، ١٩٤١م، ص٣٦٣. ؛ أحمد دراج: الوثائق العربية، ص١٦٥.

(64) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص٤٢.

(65) المسعودي: مروج الذهب، ج١، ص١٦٣-١٦٤. ؛ شاخت وبوزورث، تراث الإسلام، ترجمة: محمد السمهوري وآخرون، تعليق وتحقيق: شاكر مصطفي، مراجعة: فؤاد زكريا، ط٢، عالم المعرفة، الكويت، ١٩٨٨م، ص٣٣٨.

(66) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص٤٢. ؛ درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، جامعة الإسكندرية، ١٩٧٤م، ص٢٧-٢٨.

(67) محمد رشيد الفيل: العلاقات التجارية بين العراق والصين في القرون الوسطى، بحث منشور في المجلة الجغرافية العراقية، المجلد الثاني، السنة الثانية، ١٩٧٦م، ص٨٦.

(68) أحمد مختار العبادي: نظم الحكم والإدارة، ص١٩٢.

(69) محمد رشيد الفيل: العلاقات التجارية، ص٨٦.

(70) المسعودي: مروج الذهب، ج١، ص١٤٩-١٥١.

(71) ابن مظفر (سراج الدين عمر بن مظفر)، ت: ٧٤٩هـ/١٣٥١م: فريدة العجائب وفريدة الغرائب، مصر، ١٨٦٠م، ص٨٠. ؛ سعاد ماهر محمد: البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، مصر، د.ت، ص٢٧٤.

(72) ابن سيده (على بن إسماعيل النحوي)، ت: ٤٥٨هـ/١٠٦٥م: المخصص، ج٣، دار الفكر، بيروت، لبنان، د.ت، ص٢٨.

(73) الجاحظ (عمرو بن بحر)، ت: ٢٥٥هـ/٨٦٨م: كتاب الحيوان، تحقيق، عبد السلام محمد هارون، ج٣، مطبعة البابي الحلبى، القاهرة، ١٩٣٨م، ص٢١٤. ؛ كراتشوفسكى، أغناطيوس يوليانوفشي: تاريخ الأدب الجغرافي، ج٤، ترجمة صلاح الدين عثمان هاشم، لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٦٣م، ص٥٦٢.

(74) المقدسي (شمس الدين محمد بن محمد البشاري)، ت: ٣٨٧هـ/٩٩٧م: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٠٦م، ص١٠.

(75) جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة، ص١٩٩. ؛ شوقي عبد القوى عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص١٠٣.

(76) درويش النخيلي: السفن الإسلامية، ص٢٧.

(77) المقريزي: السلوك، ج١، ص٣٠٢. ؛ المقريزي: الخطط، ج١، ص٢١٨.

(78) كراتشوفسكى، أغناطيوس يوليانوفتشى: تاريخ الأدب الجغرافي، ج٤، ص٥٦٢-٥٦٣. ؛ أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار، سلسلة علم المعرفة، الكويت، ١٩٧٩م، ص١٦٩-١٧٠.

(79) النويري السكندري (محمد بن قاسم بن محمد المالكي)، ت: ٧٧٩هـ/١٣٧٦م: الإلمام بالإعلام فيما جرت به الأحكام والأمور المقضية في واقعة الإسكندرية، ٧ أجزاء، ج٣، تحقيق: عزيز سوريال عطية، حيدر أباد، الدكن، ١٩٧٣م، ص٢١٥.

(80) المسعودي: مروج الذهب، ج١، ص١١٢.

(81) ابن حوقل: صورة الأرض، ص٤٦. ؛ الأصطخرى: المسالك والممالك، ص٢٩. ؛ عطية القوصي: البحر الأحمر، ص١٣.

(82) Goitein: Studies in Islamic History and Institutions, Leiden, 1966, P.334.

(83) Goitein: Studies, PP.334-335.

(84)Goitein: From the Mediterranean to India, Documents on the Trade to India, South Arabia and East Africa from the 11th and 12th Centuries Speculum, vol. XXIX, 1954, PP1191-195.

(85) الشاطر بصيلي: الكارمية، مقال منشور بمجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، العدد ١٣، عام ١٩٦٧م، ص٢١٧.

(86) عطية القوصي: البحر الأحمر، ص٩٠-٩٦.

؛ Goitein: Studies, P.357.

(87)Goitein: New Lights on the Beginning of the Karimi Merchants, New York, PP.180-182.

(88) عطية القوصي: البحر الأحمر، ص٩٨.

(89) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص٦٣.

(90) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص٦١.

(91)Goitein: Studies, P.346.

(92) عطية القوصي: البحر الأحمر، ص١٥.

(93) المقريزي: السلوك، ج١، ق١، ص٤٦. ؛ السيد الباز العريني: مصر في عهد الأيوبيين، القاهرة، ١٩٦٠م، ص٧٣.

(94) السيد عبد العزيز سالم: البحر الأحمر، ص٤٦.

(95) أبو شامة: الروضتين، ج١، ص٢٤١-٢٤٣. ؛ ابن واصل: مفرج الكروب، ج٢، ص٤٨٦-٤٩٣.

(96) ناصر خسرو: سفرنامه، ص٧٣. ؛ عطية القوصي: البحر الأحمر، ص١٢-١٣.

(97) أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار، ص١٣٠-١٣١.

؛Kammerer: La Mer Ruoge, PP.70-71.

(98) شوقي عبد القوى عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص٣٨.

(99) Ashtor: The Karimi Merchants, (JRAS), London, 1956, P.51.

عطية القوصي: البحر الأحمر، ص١٧٩.

(100) Rabie (H): The Financial System of Egypt, (A.H.564-741/1169-1341A.D), London, 1972, P.101

(101) الواسعي (عبد الواسع بن يحيى): تاريخ اليمن، القاهرة، ١٣٤٦هـ، ص٣٢٣. ؛ أرشيبالد لويس: القوى التجارية والبحرية في حوض البحر الأبيض المتوسط ترجمة: أحمد عيسى، القاهرة، ١٩٦٠م، ص٣٢٧.

(102) قيس: جزيرة صغيرة تقع في الخليج العربي بالقرب من حدود ايران وتقع على خط ٥٤° شرقا، ٢٦.٣٠° شمالا وتعتبر آخر الجزر التي يصل المرء منها إلي ميناء هرمز قادما من العراق، وموقع المدينة جعلها محطة كبرى لتجارة الشرق بعد تدهور ميناء سيراف. لمزيد من التفاصيل راجع:

- Goitein: Two Eyewitness Reports of the Expedition of the King of Kish against Aden (BOBS,v.II,London), 1954, PP. 247-248.

(103) عطية القوصي: البحر الأحمر، ص١٢٥-١٢٦.

(104) ابن المجاور: تاريخ ابن المجاور، نشر لوفجرن، د.ت، ج١، ص٥٠-٥٢.

؛ W.Heyd; Histoir du Commrca du Levant au Moyen Age, ed, par Furcy Raynaud, Amsterdam, 1967, P. 165.

(105)W.Heyd; Histoir, PP. 165-166.

(106) المقدسي: أحسن التقاسيم، ص٢٤.

(107) ناصر خسرو: سفرنامه، ص٦٦-٦٧.

(108) القلقشندي: صبح الأعشى، ج٣، ص٥٢٠.

(109) آدم متز: الحضارة الإسلامية، ج١، ص٢٦٨.

(110) أحمد دراج: المماليك والفرنج، النهضة، القاهرة، ١٩٦١م، ص٧٠.

(111) عماد الدين الأصفهاني (محمد بن محمد صفي الدين بن نفيس الدين حامد)، ت: ٥٩٧هـ: البرق الشامي، تحقيق: فالح حسين، الطبعة الأولى، ج٥، موسسة عبد الحميد شومان، عمان، الأردن، ١٩٨٧م، ص٦٩. ؛ عطية القوصي: البحر الأحمر، ص١٥٢-١٥٤.

(112) ابن العديم (عمر بن أحمد بن هبة الله العقيلي)، ت: ٦٦٠هـ: زبدة الحلب في تاريخ حلب، وضع حواشيه: خليل المنصور، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٦م، ص٣٧٥.

؛ Kammerer: La Mer Ruoge, P. 23.

(113) ابن الأثير: الكامل، ج٩، ص٤٥٢. ؛ السيد الباز العريني: مصر في عصر الأيوبيين، ص٢٠٢.

(114) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص٣٤.

(115) عماد الدين الأصفهاني: البرق الشامي، ص٦٩. ؛ ابن الأثير: الكامل، ج٩، ص٤٦٨.

(116) لم ينصرف الصليبيون، بعد فشل محاولة أرناط عن التفكير في تهديد تجارة البحر الأحمر بقصد إضعاف مصر، فحين استولى المسلمون على عكا عام (٦٩٠هـ/١٢٩١م) اقترح رئيس الدانية على البابا أن يوحى لكل المسيحيين بمقاطعة تجارة الشرق وتحويل طريقها عن مصر إلي بغداد التي كانت وقتئذ في يد المغول ، كذلك اقترح الكاتب الصليبي (مانينى سابوتو) بعقد تحالف مع التتار ونصارى النوبة لإرسال أسطول مشترك إلي المحيط الهندي يتعقب سفن المصريين هناك وهى في طريقها إلي الهند كما نادى الكاتب (غليوم آدم) بضرورة سد مدخل البحر الأحمر الجنوبي بمساعدة قراصنة البحر الأحمر، وما حركة الكشوف الجغرافية في حقيقة أمرها سوى حرب صليبية القصد منها أضعاف مصر والكشف عن طريق آخر لتجارة الشرق غير طريق البحر الأحمر. لمزيد من التفاصيل راجع:

– Kammerer: La Mer Ruoge, PP. 23-25.

(117) أبو شامة: الروضتين، ج١، ص١٩١. ؛ ابن واصل: مفرج الكروب، ج١، ص١٩٩.

(118) المقريزي: السلوك، ج١، ص٣٨٧-٣٨٨.

(119) القلقشندي: صبح الأعشى، ج٣، ص٣٢. ؛ أحمد دراج: عيذاب، مقال بمجلة نهضة أفريقيا، يوليو- أغسطس، ١٩٥٨، ص٥٨-٥٩.

؛ Goitein: From the Mediterranean. P. 195.

(120) الحميري (أبو عبد الله محمد بن عبد الله)، ت: أواخر ق٩هـ: الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، بيروت، لبنان، ١٩٨٤م، ص٤٦٦-٤٦٧.

(121) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص٤٤.

(122) الحميري: الروض المعطار، ص٤٦٦-٤٦٧.

(123) المقريزي: السلوك، ج١، ص٨٧.

(124) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص٢٨١.

(125) المقريزي: السلوك، ج٣، ق٢، ص٧٧٤.

(126) درويش النخيلي: السفن الإسلامية، ص٢٧-٢٨.

(127) السيد عبد العزيز سالم: البحر الأحمر، ص١.

(128) المسعودي: مروج الذهب، ج١، ص١١٢.

(129) ناصر خسرو: سفرنامه، ص٧٢.

(130) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص٦٤-٦٥.

(131) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص٦٧.

(132) أبو يزيد السيرافي: أخبار الصين والهند، ج٢، ص١٣٧.

(133) المقدسي: أحسن التقاسيم، ص٩٧-٩٨.

(134) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص٢٦

(135) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ص٦٧.

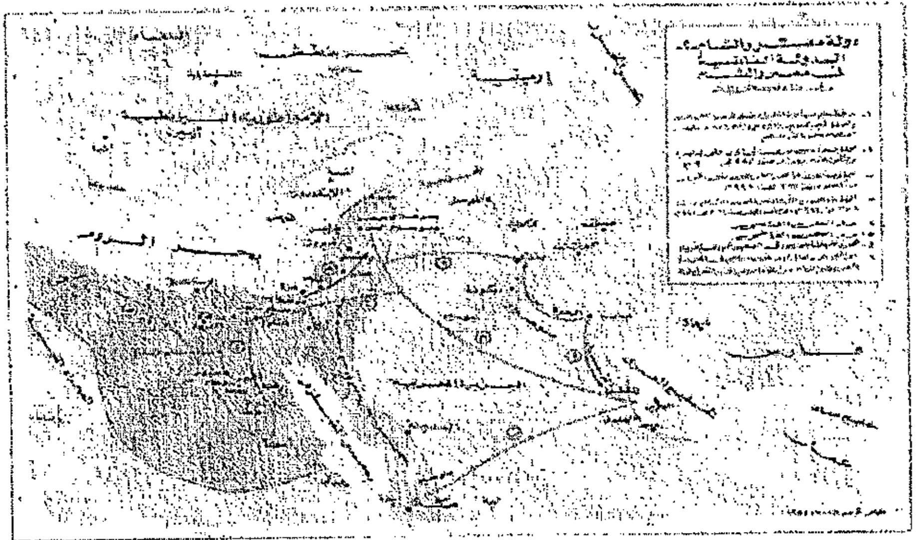
(136) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، ص٢٦.

؛ Goitein.S.D: A Mediterranean Society. PP. 321-324

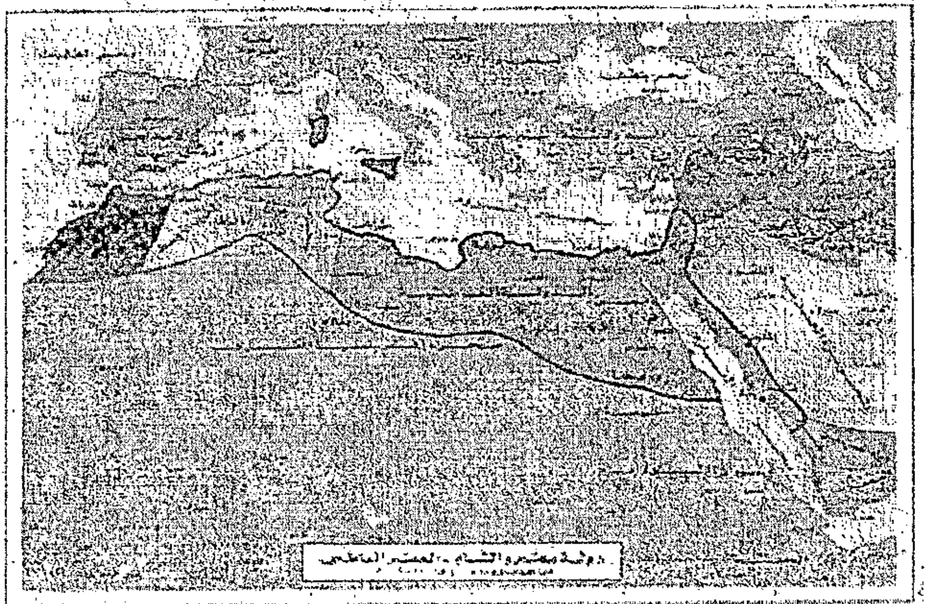
(137) النويري السكندري: الإلمام، ج٥، ص٢٢٠.

(138) النويري السكندري: الإلمام، ج٥، ص٢٢٠-٢٢١..

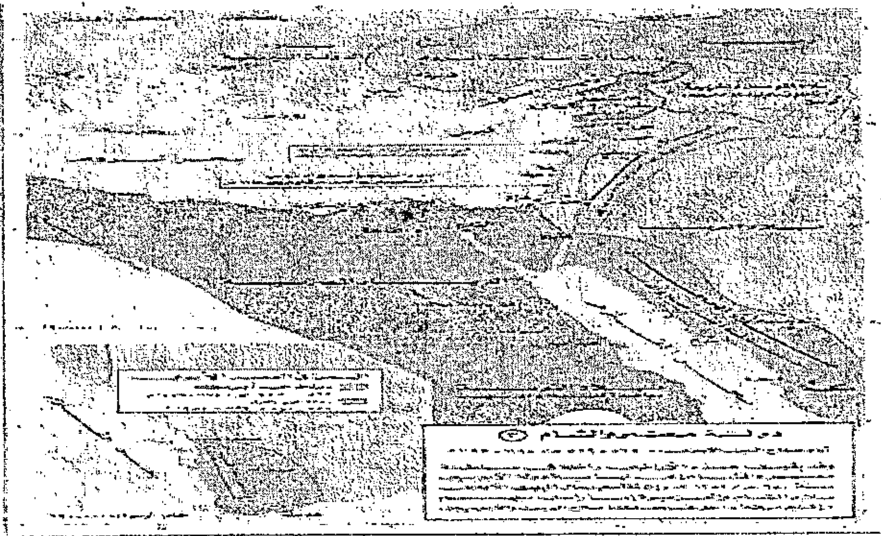
(139) Goitein.S.D: A Mediterranean Society. PP. 315



حسين مؤنس: أطلس تاريخ الإسلام، الزهراء للإعلام العربي، القاهرة، ١٩٨٧م، ص٣٠٢.



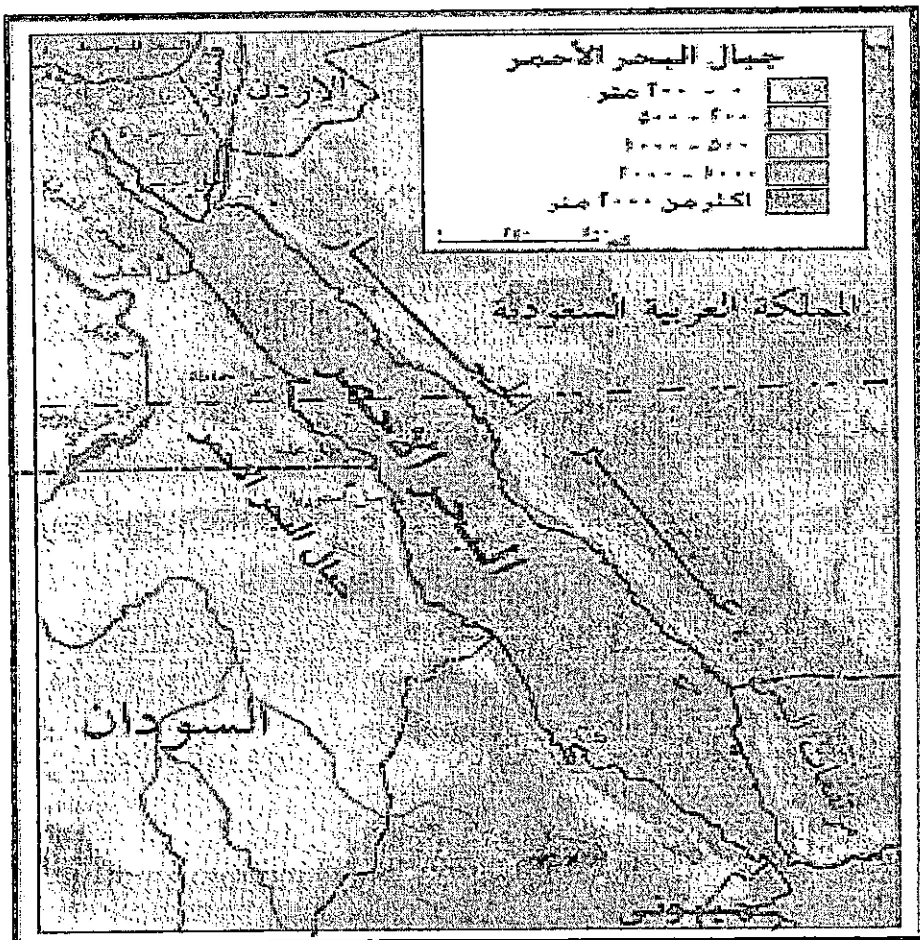
حسين مؤنس: أطلس تاريخ الإسلام، ص٣٠٣.



حسين مؤنس: أطلس تاريخ الإسلام، ص٣٠٤.



شوقي أبو خليل: أطلس التاريخ العربي الإسلامي، دار الفكر، دمشق، ط١٢، ٢٠٠٥م، ص٥٥.



خريطة طبيعية لجبال البحر الأحمر

المصدر:

http://www.marefa.org/index.php/%D8%AC%D8%A8%D8%A7%D9%84_%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1_%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%AD%D9%85%D8%B1

1/1/2016. 4:10pm

المصادر والمراجع

أولاً: المصادر العربية:

- ابن الأثير (أبو الحسن على ابن أبى الكرم محمد بن عبد الكريم الشيباني) ت: ٦٣٠هـ: الكامل في التاريخ، تحقيق: عمر عبد السلام تدمري، ج١، الطبعة الأولى، دار الكتاب العربي، بيروت، لبنان، ١٩٩٧م.
- الأصطخرى (أبو اسحق إبراهيم بن محمد الفارسي)، عاش في القرن ٤هـ/١٠م: المسالك والممالك، تحقيق: محمد جابر عبد العال الحيني، القاهرة، ١٩٦١م.
- ابن بطوطة (أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي)، ت: ٧٧٩هـ/١٣٧٧م: رحلة ابن بطوطة، المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، دار صادر، بيروت، ١٩٦٠م.
- الجاحظ (عمرو بن بحر)، ت: ٢٥٥هـ/٨٦٨م: كتاب الحيوان، تحقيق، عبد السلام محمد هارون، ج٣، مطبعة البابي الحلبى، القاهرة، ١٩٣٨م.
- ابن جبير (محمد بن أحمد)، ت: ٦١٤هـ/١٢١٧م: رحلة ابن جبير، دار ومكتبة الهلال، بيروت، ١٩٨١م.
- الحميري (أبو عبد الله محمد بن عبد الله)، ت: أواخر ق٩هـ: الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، بيروت، لبنان، ١٩٨٤م.
- ابن حوقل (أبو القاسم) ت: ٣٨٠هـ: صورة الأرض، بيروت لبنان، د.ت.
- الذهبي (شمس الدين أبو عبد الله محمد بن عثمان) ت: ٧٤٨هـ: تاريخ الإسلام ووفيات المشاهير والأعلام، ج٣، ط٢، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م.
- ابن رسته: الأعلاق النفيسة، ليدن، ١٨٩١م.
- ابن سعيد الأندلسي (أبو الحسن على بن موسى بن عبد الملك)، ت: ٦٨٥هـ: نشوة الطرب في تاريخ جاهلية العرب، تحقيق: نصرت عبد الرحمن، ج١، مكتبة الأقصى، عمان، الأردن.
- المغرب في حلى المغرب، تحقيق: زكى محمد حسن، شوقي ضيف، سيدة كاشف، ج١، القاهرة، ١٩٥٣م.
- سليمان التاجر وأبو زيد السيرافي (ق٣هـ/ ق٩م): أخبار الصين والهند، تعليق: يوسف الشاروني، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ٢٠٠٠م.
- ابن سيده (على بن إسماعيل النحوي)، ت: ٤٥٨هـ/١٠٦٥م: المخصص، ج٣، دار الفكر، بيروت، لبنان، د.ت.
- أبو شامة (شهاب الدين عبد الرحمن بن إسماعيل المقدسي)، ت: ٦٦٥هـ: الروضتين في أخبار الدولتين، تحقيق: محمد حلمي محمد أحمد، ج٢، القاهرة، ١٩٥٦م.
- شيخ الربوة (شمس الدين أبو عبد الله محمد بن طالب الأنصاري)، ت: ٦٥٤هـ/١٢٥٦م: نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، ليبزج، ١٩٢٣م.

- ابن ظهيرة، ت: ق٩هـ/ ق١٥م: الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة، تحقيق، مصطفي السقا، كامل المهندس، القاهرة، ١٩٦٩م.
- ابن العديم (عمر بن أحمد بن هبة الله العقيلي)، ت: ٦٦٠هـ: زبدة الحلب في تاريخ حلب، وضع حواشيه: خليل المنصور، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٦م.
- عماد الدين الأصفهاني (محمد بن محمد صفي الدين بن نفيس الدين حامد)، ت: ٥٩٧هـ: البرق الشامي، تحقيق: فالح حسين، الطبعة الأولى، ج٥، مؤسسة عبد الحميد شومان، عمان، الأردن، ١٩٨٧م.
- عياض أبو الفضل (عياض بن موسى بن عمرون اليحصبي) ت: ٥٤٤هـ: مشاهير الأنوار على صحاح الآثار، ج١، المكتبة العتيقة ودار التراث، د.ت.
- القلقشندي(أبو العباس أحمد بن على بن أحمد)، ت٨٢١هـ/١٤١٨م: صبح الأعشى في صناعة الإنشا، طبعة تراثنا، نسخة مصورة عن الطبعة الأميرية، ج٣، القاهرة، ١٩١٥م.
- مجهول (عاش في القرن ٩هـ/ ١٥م): تاريخ الدولة الرسولية في اليمن، تحقيق: محمد الحبيشي، دار الجيل، صنعاء، ١٩٨٤م.
- المسعودي (أبو الحسن على بن الحسين بن على) ت: ٣٤٦هـ/٩٥٧م: مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق: محمد محيى الدين عبد الحميد، ج١ن القاهرة، ١٩٥٨م.
- ابن مظفر (سراج الدين عمر بن مظفر)، ت: ٧٤٩هـ/١٣٥١م: فريدة العجائب وفريدة الغرائب، مصر، ١٨٦٠م.
- المقدسي (شمس الدين محمد بن محمد البشاري)، ت: ٣٨٧هـ/٩٩٧م: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٠٦م.
- المقريزي (تقى الدين أحمد بن على) ت: ٨٤٥هـ/١٤٤١م: السلوك في معرفة دول الملوك، تحقيق: د. محمد مصطفي زيادة، ج١، القسم الثاني، القاهرة، ١٩٥٨م.
- المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، طبعة بولاق، ج١، ١٢٧٠هـ/١٩٢٢م.
- ابن منظور (محمد بن مكرم)، ت: ٧١١هـ/١٣١٣م: لسان العرب، ج١٣، دار صادر، بيروت، لبنان.
- ناصر خسرو علوى، ت: بعد ٤٤٤هـ/١٠٥٢م: سفرنامه، ترجمة: د. يحيى الخشاب، القاهرة، ١٩٥٤م.
- النويري السكندري (محمد بن قاسم بن محمد المالكي)، ت: ٧٧٩هـ/١٣٧٦م: الإلمام بالإعلام فيما جرت به الأحكام والأمور المقضية في واقعة الإسكندرية، ٧ أجزاء، ج٣، تحقيق: عزيز سوريال عطية، حيدر أباد، الدكن، ١٩٧٣م.
- الواسعي (عبد الواسع بن يحيى): تاريخ اليمن، القاهرة، ١٣٤٦هـ.

- ابن واصل (جمال الدين محمد بن سالم) ت: ٦٩٧هـ: مفرج الكروب في أخبار بنى أيوب، تحقيق: جمال الدين الشيال، ج٢، القاهرة، ١٩٥٧م.
- ياقوت الحموي (شهاب الدين أبو عبد الله الحموي الرومي)، ت: ٦٢٦هـ/١٢٢٩م: معجم البلدان، بيروت، لبنان، ١٩٥٥م.
- أبو يزيد السيرافي: أخبار الصين والهند، سلسلة جوامع التواريخ، ج٢، نشر Reinaud، باريس، ١٨٤٥م.
- اليعقوبي (أحمد بن أبى يعقوب بن واضح) ت: ق٣هـ/ق٩م: تاريخ اليعقوبي، ج١، طبعة دار صادر ، بيروت، د.ت.
- **ثانياً: المراجع العربية والمعربة:**
- إبراهيم حسن سعيد: البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعاف، مصر، ١٩٨٣م.
- أحمد دراج: عيذاب، مقال بمجلة نهضة أفريقيا، يوليو – أغسطس، ١٩٥٨م.
- الوثائق العربية المحفوظة في دور الأرشيف الأوروبية (مصر الإسلامية)، مقال من أبحاث الندوة الدولية لتاريخ القاهرة، مارس– أبريل، ١٩٦٩، ج١، القاهرة، ١٩٧٠م.
- أحمد مختار العبادي: نظم الحكم والإدارة في الدولة الإسلامية، منشور ضمن كتاب: دراسات في تاريخ الحضارة الإسلامية العربية، ذات السلاسل، الكويت، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م.
- آدم متز: الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، تعريب: محمد عبد الهادي أبو ريدة، القاهرة، ١٩٤١م.
- أرشيبالد لويس: القوى التجارية والبحرية في حوض البحر الأبيض المتوسط ترجمة: أحمد عيسى، القاهرة، ١٩٦٠م.
- أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار، سلسلة علم المعرفة، الكويت، ١٩٧٩م.
- بدوى رهبان، محمد أحمد حزام: الظواهر الطبيعية نحو بناء ثقافة الوقاية من كوارثها في البلدان العربية، مكتبة اليونسكو الإقليمي، القاهرة، ٢٠٠٩م.
- جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة: السيد يعقوب البكر، مراجعة: يحيى الخشاب، مطابع دار الكتاب العربي، القاهرة، ١٩٨٥م.
- حاتم الطحاوي: البحر الأحمر في المصادر البيزنطية، القرن السادس الميلادي، بحث منشور بمجلة كلية الآداب جامعة الزقازيق، العدد ٥٥، خريف ٢٠١٠م.
- حسنين ربيع: البحر الأحمر في العصر الأيوبي، من أبحاث الأسبوع العلمي الثالث ١–١٥ مارس ١٩٧٩م، عن البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة، القاهرة، ١٩٨٠م.
- درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، جامعة الإسكندرية، ١٩٧٤م.
- سعاد ماهر محمد: البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، مصر، د.ت.
- سميح عاطف الزين: مجمع البيان الحديث، ج١، دار الكتاب المصري، القاهرة، د.ت.

- السيد الباز العريني: مصر في عهد الأيوبيين، القاهرة، ١٩٦٠م.
- السيد عبد العزيز سالم ، أحمد مختار العبادي: تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، ١٩٦٩م.
- السيد عبد العزيز سالم: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي ، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، مصر ، ١٩٩٣م.
- شاخت وبوزورث، تراث الإسلام، ترجمة: محمد السمهوري وآخرون، تعليق وتحقيق: شاكر مصطفي، مراجعة: فؤاد زكريا، ط٢، عالم المعرفة، الكويت، ١٩٨٨م.
- الشاطر بصيلي: الكارمية، مقال منشور بمجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، العدد ١٣، عام ١٩٦٧م.
- شوقي عبد القوى عثمان: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة عالم المعرفة، الكويت، ١٩٩٠م.
- صلاح الدين الشامي: التوجيه البحري السوداني وأثره في طرق التجارة والمواصلات، رسالة دكتوراه غير منشورة، القاهرة، ١٩٥٦م.
- عبد الباسط مصطفي كجيد الرفاعي: وسائط النقل المائية ومسالكها خلال سنى الخلافة العباسية(١٣٢-٦٥٦هـ/٧٤٩-١٢٥٨م)، بحث منشور في مجلة سر من رأى (سامراء)، المجلد ٥، العدد ١٤، السنة الخامسة، تكريت، العراق، نيسان ٢٠٠٩م.
- عبد العزيز الدوري: تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٩م.
- عطية القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٦م.
- كراتشوفسكى، أغناطيوس يوليانوفشى: تاريخ الأدب الجغرافي، ج٤، ترجمة صلاح الدين عثمان هاشم، لجنة التأليف والترجمة والنشر ، القاهرة، ١٩٦٣م.
- محمد أحمد الرويني، أحمد عبد القادر المهندس: البحر الأحمر وشعابه المرجانية، بحث منشور في مجلة الدارة، ٢٠٠٠م.
- محمد رشيد الفيل: العلاقات التجارية بين العراق والصين في القرون الوسطى، بحث منشور في المجلة الجغرافية العراقية، المجلد الثاني، السنة الثانية، ١٩٧٦م.
- محمد صالح ربيع العجيلي: معجم المصطلحات والمفاهيم الجغرافية، ج٢، عمان، ٢٠١٢م.
- المعجم الوجيز.

نقولا زيادة: الجغرافية والرحلات عند العرب، دار الكتاب اللبناني، بيروت، ١٩٦٢م.

ثالثاً: المراجع الأجنبية:

Ashtor :The Karimi Merchants) ,JRAS), London, 1956.

Attiya: Crusad, Commerce and Culture, London, 1962.

Goitein.S.D: A Mediterranean Society, Berkeley, 1967, PP.321-324.

:————————From the Mediterranean to India, Documents on the Trade to India, South Arabia and East Africa from the 11th and 12th Centuries Speculum, vol. XXIX, 1954.

————————: Letters and Documents on the India Trade in Medival Times, (Islamic Culture), London, 1963, V.37, NO.1.

:————————— New Lights on the Beginning of the Karimi Merchants, New York.

—————————: Studies in Islamic History and Institutions, Leiden, 1966.

——————————: Two Eyewitness Reports of the Expedition of the King of Kish against Aden (BOBS, V.II, London), 1954.

Kammerer.A: La Mer Ruoge A Travers Ages, Le Caire, T.I, 1939.

Rabie (H): The Financial System of Egypt, (A.H.564-741/1169-1341A.D), London, 1972.

Rushbrooke. E: Western Arabia and the Red Sea, Oxford, 1946.

Schoff: The Periplus of the Erutraean Sea, London, 1912.

W.Heyd; Histoir du Commrca du Levant au Moyen Age, ed, par Furcy Raynaud, Amsterdam, 1967.

Wiet.G: L'Egypte Arabe, Dans Histoire De La Nation égyptianne, Dirigeepar Gabriel Hanotaux, T,IV, Paris, 1937.